Zeitschrift: Histoire des Alpes = Storia delle Alpi = Geschichte der Alpen
Herausgeber: Association Internationale pour l'Histoire des Alpes
Band: 21 (2016)

Artikel: L'itinerario dello Spluga nel Settecento : sistemi di trasporto, spedizione di merci e relazioni commerciali tra Lombardia ed Europa
Autor: Maffi, Luciano
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-630462

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

L'itinerario dello Spluga nel Settecento

Sistemi di trasporto, spedizione di merci e relazioni commerciali tra Lombardia ed Europa

Luciano Maffi

Zusammenfassung

Die Splügenroute im 18. Jh. Transportsysteme, Güterbeförderung und Handelsbeziehungen zwischen der Lombardei und Europa

Der Artikel analysiert die Handelsstrategie der Spediteure und Händler, die im 18. Jh. Waren über *den Splügenpass beförderten. 550 im Via Spluga-Museum aufbewahrte Briefe erlauben es, Ausgaben und Zahlungen, Zielorte und Handelsstädte sowie auch unvermeidbare Probleme, wie beschädigte Waren oder verspätete Lieferungen, zu untersuchen. Aus diesen Quellen geht hervor, dass die Alpen keineswegs ein Hindernis darstellten, sondern einen intensiven Austausch sowie wirtschaftliche und soziale Entwicklung förderten. Dies galt auch für die Dörfer entlang der internationalen Route.*

Coordinate interpretative

L'evoluzione delle vie di transito e dei flussi commerciali all'interno dello spazio italiano ed europeo nell'età moderna è stata indagata da molti studiosi che hanno contribuito, negli ultimi decenni, a sviluppare un dibattito storiografico ricco di risultati.[1] In questa ricerca si studiano le complesse dinamiche relative al transito e alle tecniche di spedizione nel Settecento con attenzione specifica alla via dello Spluga e della Val San Giacomo, insieme alle reti di relazioni fra singoli individui, famiglie e imprese commerciali.[2] Tale prospettiva consente, tra l'altro, di valutare i flussi di informazioni e di prodotti agroalimentari e manifatturieri.

Le Alpi non rappresentavano una barriera ma, al contrario, un'area di transito continuo che trovava nel Passo dello Spluga un luogo privilegiato nella direttrice tra la Lombardia e l'area germanica, passando per le Tre Leghe (ora Grigioni). La catena alpina non era percepita dagli attori coinvolti nei traffici commerciali come un luogo ostile e periferico[3], ma come un ambiente di comunicazioni da sfruttare da parte di coloro che ne conoscevano le peculiarità naturali e i contesti sociali e amministrativi. Tale situazione innescò un percorso virtuoso di sviluppo commerciale che portò questi luoghi a divenire anche centri di produzione; il transito delle merci divenne, dunque, opportunità di sviluppo economico e sociale. Le fonti esaminate permettono di integrare e ulteriormente approfondire temi storiografici praticati in anni recenti e tuttavia prospetticamente densi di ulteriori spunti di analisi, specialmente attraverso indagini comparative tra il Sud e il Nord della catena alpina, approfondimenti che consentirebbero di quantificare le dimensioni dei flussi commerciali in relazione ai percorsi e alla scala territoriale cui si vuole fare riferimento.[4]

La corrispondenza commerciale: i flussi di informazioni

Al fine di ricostruire il sistema delle relazioni commerciali e dei trasporti attraverso la via dello Spluga si è fatto riferimento a fonti documentarie di diversa natura, sulle quali ci soffermiamo perché fino a oggi non hanno trovato particolare valorizzazione nelle analisi storiografiche. Inoltre, accanto allo studio dei flussi di merci, tali fonti consentono di comprendere i canali informativi tra gli attori dei traffici. Anzitutto il corpus di corrispondenza commerciale, costituito da circa 650 missive, che coprono l'intero XVIII secolo, conservato presso il Museo Via dello Spluga di Campodolcino (MuViS) offre un caso di studio particolarmente rilevante per la continuità della documentazione.[5] Consente, infatti, di ricostruire diacronicamente origine geografica e destinazione delle spedizioni, ditte spedizioniere, mercanti protagonisti del commercio, tipologie e valore delle merci, caratteristiche tecniche delle spedizioni (modalità di pagamento, segni di riconoscimento, tempi di percorrenza, ecc.). Nel presente lavoro, ci si è soffermati sull'analisi di questo fondo archivistico. Segue il *Fondo Salis – Massner* conservato all'Archivio di Stato dei Grigioni[6], costituito da circa 200 faldoni archivistici contenenti decine di migliaia di carte, suddivise per tipo di materiale e provenienza. Di questo fondo ho svolto una ricognizione delle 148 cartelle con segnatura *Korrespondenzen betr. Spedition*[7], delle quali

si sono analizzate quelle contenenti le missive commerciali provenienti dagli spedizionieri di Chiavenna, che sono raccolte in dodici faldoni e suddivise per nome dei mittenti. Alcuni spedizionieri hanno un'intera cartella: Giani e Lumaga, Stampa, Torricella, Tunesi, Mattoi; altri, che potremmo definire minori, sono raggruppati.[8]

Per esempio, il solo faldone archivistico contenente le lettere commerciali con mittente «Giani e Lumaga» ne conserva circa 600. In questo stesso faldone, per alcuni anni, c'è quasi la totalità di lettere inviate, che erano una a settimana. Allo spoglio dei faldoni contenenti le lettere commerciali si è affiancato quello relativo alle fatture semestrali (sempre provenienti da Chiavenna), in particolare quelle relative agli spedizionieri Nicolò Stampa, Giovanni Battista Stampa, Pestalozzi, Bernardo Torricella, Carlo Tunesi.[9] Questo materiale documentario consentirà, in un ulteriore studio, di indagare in modo preciso i flussi annuali di merci da sud a nord attraverso la via dello Spluga. Quest'ultima non era carrozzabile, pertanto il numero di colli trasportati non è paragonabile a quello di altri valichi, come per esempio il Brennero, tuttavia è interessante valutare la continuità nel tempo dell'utilizzo di tale via di transito e verificare quali prodotti erano trasportati. Il sistema delle relazioni commerciali dava luogo alla produzione di tre tipologie di documenti: lettere commerciali, lettere di vettura e resoconti trimestrali.

La prima sono le lettere commerciali, contenenti scambi di informazioni e dati, fondamentali per la comprensione della pratica del commercio e dell'attività degli spedizionieri: mittenti, luoghi, itinerari, tipologia della merce inviata e ricevuta, richieste di vario tipo, problemi di ritardo o di pagamento. Circa il contenuto, si possono distinguere diverse tipologie di missive in base alle informazioni riportate: la richiesta di localizzazione della merce in viaggio (attraverso il marchio e il numero), se, per esempio, già passata da Chiavenna o da Coira; la descrizione, attraverso il marchio e il numero dei colli, di merce arrivata presso il mittente della lettera; la descrizione delle merci inviate e in viaggio; il tipo di merce, quantità, nome del trasportatore e spese di spedizione; spesso vengono segnalate le richieste da parte del destinatario finale. In alcuni casi, è riportata l'indicazione, da parte dello scrivente, della disponibilità di un certo tipo di merce e il relativo costo, oppure la richiesta di accelerare le operazioni di spedizione verso il destinatario finale a Nord delle Alpi. Inoltre, sono spesso presenti segnalazioni di ritardi con lamentele nei confronti di malcostumi o lentezza dei trasportatori, nonché di danni alle merci arrivate. Numerose le richieste di informazioni (spesso accompagnate da lamentele) sui pagamenti,

sui costi di spedizione, su sconti, sul valore di certe monete, o anche l'invio di denaro assieme alla lettera. Più rare, ma presenti, le informazioni sulle condizioni climatiche o la descrizione degli itinerari che le merci dovrebbero percorrere. Altre informazioni sono relative ai flussi commerciali che attraversavano i passi alpini e collegavano la Pianura Padana ai bassopiani dell'Europa centrale. In alcuni casi, infatti, è specificata la destinazione finale o il luogo di provenienza delle merci. Le lettere percorsero solo un tratto (fermandosi a Coira) del lungo itinerario che invece seguirono le merci: quelle dirette dall'Italia verso nord, infatti, dopo la capitale dei Grigioni raggiungevano almeno Lindau o altri luoghi sul lago di Costanza, per poi proseguire verso Zurigo o altre località del Nord Europa; quelle provenienti dal nord arrivavano dai Massner a Coira, dopo avere transitato per Lindau o altre località sul lago di Costanza, provenendo da luoghi molto più remoti, e da Coira proseguivano poi per il percorso verso l'Italia.[10]
La seconda tipologia di documenti sono le lettere di vettura: esse erano trasportate dal somiere nel viaggio alpino assieme alla merce. Si trattava di prestampati con degli spazi in cui venivano aggiunti a penna: luogo di partenza, tempo di percorrenza, nome del somiere, merce, luogo di arrivo, firma dello spedizioniere.
La terza tipologia di documenti conservati sono le fatture e i resoconti semestrali: nel corpus, infatti, sono contenuti alcuni atti di spedizionieri relativi alla merce inviata e ricevuta nel periodo, con relative spese di spedizione. Vengono indicati i pezzi (in unità o parte di unità) attraverso il marchio e il numero; raramente la tipologia della merce, la località e il nome del destinatario. Questo tipo di documenti consente di analizzare per alcuni periodi la dimensione dei flussi commerciali, attraverso la contabilità degli spedizionieri.

Rapporto tra infrastrutture e istituzioni

L'attività di trasporto fu di primaria importanza per l'area considerata, sebbene interessasse una percentuale ridotta della popolazione occupata, prevalentemente dedita al settore primario. La gestione della manutenzione e la costruzione delle strade spettava alle comunità residenti nel territorio alpino. Nel percorso tra Chiavenna e Coira, infatti, «l'organizzazione dei traffici in transito, la costruzione e la manutenzione delle strade fu pertinenza dei comuni che avevano i porti. Questi introitavano una tassa, il cosiddetto forletto (*fürleiti*) o pedaggio. Spesso però l'obbligo di manutenzione della strada era contestato per la sua entità o per la ripartizione dei costi che ne derivavano. Di conseguenza, gli

itinerari di transito cadevano frequentemente in un grave stato di trascuratezza, fino a che gli spedizionieri o, se necessario, la Dieta grigione richiamavano più o meno aspramente ai loro doveri i renitenti».[11] Rappresentanti delle comunità, inoltre, si riunivano in periodiche assemblee in cui si discutevano i problemi della viabilità alpina e l'organizzazione dei trasporti.

Nel XVIII secolo, la pratica dei trasporti avveniva in due modi, «a roda» o «a dirittura». Il primo si relazionava in modo strettissimo con gli abitanti delle comunità: la *roda* (da *Rotte*: successione, sequenza, giro) era il regolamento che disciplinava i turni di trasporto merci nei porti (dal lat. portare), cooperative di carrettieri, vetturali, someggiatori che dal tardo Medioevo detenevano il monopolio del trasporto in una certa area. I pregi e i difetti di questo tipo di trasporto sono evidenti: le merci venivano trasportate per tratte, dovevano sostare in luoghi diversi e passare di mano in mano, con aumento delle probabilità di ritardi e danni, a causa di immagazzinamenti e trasbordi; i someggiatori svolgevano tale attività come integrazione di quella agricola e paradossalmente il periodo dell'anno (l'estate) in cui erano più consistenti i flussi di merci coincideva con quello delle più impegnative attività agricole. Il trasporto «a dirittura», o *Strackfuhr*, prevedeva che un unico someggiatore, come dipendente di uno spedizioniere, trasportasse il carico; lo spedizioniere era responsabile del trasporto e dotava il someggiatore di una lettera di vettura in cui erano registrati tutti i dati relativi alla merce e al trasferimento (quantità, imballaggio, tempo necessario, compenso dovuto e destinazione). Il corpus di lettere commerciali conservato presso l'Archivio del MuViS si riferisce a questa modalità di trasporto, in cui era preminente il ruolo degli spedizionieri di Chiavenna e le loro relazioni con i Massner di Coira.

Accanto alle ragioni geomorfologiche vi erano quelle di natura politica a favorire un percorso commerciale anziché un altro: nel XVIII secolo, la via dei Grigioni, che comprendeva anche il percorso attraverso Chiavenna, la Val San Giacomo e lo Spluga, acquisì un ruolo di grande importanza sia dal punto di vista del transito delle merci, sia da quello militare. Specialmente l'Impero Asburgico era interessato al transito attraverso le Tre Leghe, infatti lo Stato di Milano era geograficamente disgiunto dagli altri territori imperiali; con la Pace di Aquisgrana: «Tutto il vecchio assetto del transito alpino era stato infatti modificato dal successivo passaggio in mani piemontesi di vasti territori lombardi. Un rapido e sicuro transito tra la Lombardia e l'Austria era infatti indispensabile non solo agli effetti economici, ma anche a quelli politici e militari, poiché solo così i possessi italiani potevano venir saldati agli Stati ereditari e saldamente man-

tenuti e difesi in caso di guerra. Tutta l'espansione austriaca nella penisola era condizionata da questo problema, e per risolverlo si apriva una sola concreta soluzione: quella di un durevole accordo con la Repubblica delle Tre Leghe.»[12] Dunque, l'intero secolo fu caratterizzato da continue azioni diplomatiche fra i Grigioni e l'Austria per i traffici commerciali e militari. Gli austriaci, inoltre, desideravano sfavorire, in tal modo, anche i traffici della Repubblica di Venezia. Questa era interessata al passaggio nel territorio elvetico per avere una via verso i mercati francesi, evitando di attraversare i domini austriaci.[13] Dall'analisi di Marino Berengo si evincono ulteriori elementi di complessità, relativi soprattutto alla questione religiosa tra cattolici e riformati, nonché, all'interno delle Leghe Grigie, il ruolo predominante, a livello politico ed economico, di alcune consorterie familiari, sia negli accordi internazionali sia nelle questioni religiose; a ciò deve essere aggiunta l'articolata situazione socio-politica e religiosa dell'area valtellinese, all'epoca nel dominio grigione. Infatti, sia le consorterie sia la dieta sia le singole comunità (insomma un variegato insieme di corpi intermedi) intessevano relazioni in Francia, in Austria, a Genova e a Venezia. L'importanza dei traffici attraverso lo Spluga è posta in rilievo anche dal punto di vista ticinese, soprattutto in contrapposizione ai traffici per il Gottardo: «Tra la fine del XV e i primi decenni del XVI secolo l'egemonia del San Gottardo come via di comunicazione privilegiata tra il nord e il sud dell'Europa entrò in crisi. Zurigo, Sciaffusa e altri cantoni riformati della Svizzera orientale – come pure molti mercanti tedeschi – optavano per la strada dello Spluga e del Lario, comunemente conosciuta come la *Zürcherstrasse* o la ‹via de' Grisoni›, per motivi di opportunità geografica, di costo [...] ma anche di professione religiosa.»[14]

Anche Genova era interessata, per ragioni politiche ed economiche, ad aprirsi un sicuro transito attraverso i Grigioni che le garantisse il passaggio verso il Nord Europa, sebbene per una parte del tragitto (quella alpina) fosse necessario il trasporto con i somieri, con relativi limiti di merce trasportata rispetto ai carri: «Il trasporto da Milano a Como era effettuato con cavalli; da Como a Chiavenna navigando sul lago. Di qui a Lindò (Lindau), in attesa che la repubblica dei Grigioni provvedesse a rendere carreggiabile la strada, dovevasi nuovamente someggiare il collo di merce. Il resto del viaggio sino ad Amsterdam era praticabile con carri e per fiumi e canali facendo tappa a Bamberga, Marbuis, Steinghem, Colonia o Francoforte»[15]; queste le premesse che spiegano le intense trattative diplomatiche durante tutto il corso del secolo.

Ovviamente, nelle lettere analizzate non vi sono missive che trattano diretta-

mente questioni inerenti le vie dei transiti, tuttavia in alcune si trovano considerazioni sui percorsi e sulla loro funzionalità. Proprio da Genova, Giovanni Battista Quartirone formula ai Massner alcune richieste di informazioni sulla merce in viaggio; i colli passeranno per Milano, giunti a Coira proseguiranno per Lindau e da lì verso Lipsia. Si tratta di casse di frutta spedite dalla Liguria. Lo scrivente, tra l'altro, afferma che è un primo tentativo di spedizione per tale via: «...questa è una prova e se tornerà in conto molte altre casse di frutta che si fanno passar per altre strade le farò passar da costì».[16] La ditta Lecco e Crivelli di Milano richiede espressamente che le merci passino per Chiavenna: «Il signor Cristoforo Balber di Zurigo ci avvisa di avervi spedito di vostro conto un ballotto (marchio e numero) contenente lingue di bue con ordine di avanzarlo per mezzo di Chicherio Vormenthen e c. di Belinzona, così diciamovi di non farlo per Belinzona, ma bensì ce lo spedirete per Chiavenna a mezzo dei signori Giani e Lumaga con i quali ve la intenderete per le vostre spese».[17]

È utile soffermarsi sul ruolo delle famiglie degli spedizionieri[18], e in particolare sui destinatari delle missive, Ambrogio e Daniele Massner di Coira. Tale famiglia ebbe un ruolo di primo piano nell'attività imprenditoriale di trasporti e spedizioni, cominciata già nella seconda metà del secolo XVII, con Thomas Massner, che fu attivo mercante e banchiere, nonché protagonista della vita sociale e amministrativa nei Grigioni, sebbene sul piano politico non riuscì a realizzare le proprie ambizioni.[19] La loro importanza nell'organizzazione di spedizioni, negli appalti dei dazi e nelle relazioni d'affari, proseguì appunto nel corso del XVIII secolo con Ambrogio e Daniele. Esaustiva, a tal proposito, l'analisi di Andrea Locatelli: «A metà Settecento, nei Grigioni, sulla base del connubio fra l'appalto dei dazi e la gestione di una casa di spedizioni, la famiglia Massner assumeva una posizione di primo piano nella gerarchia sociale e nella comunità degli affari svizzera e poi europea. L'appalto dei dazi e l'attività di spedizioniere risultavano non meno redditizi per la famiglia Salis. [...] La concentrazione di funzioni pubbliche e denaro nelle mani di questi uomini d'affari li portavano a essere influenti presso le istituzioni politiche: Tommaso Massner nel 1708 esercitava pressioni alle Tre Leghe per mettere in sicurezza a sue spese il tratto del Cardinello.»[20]

Il ruolo delle famiglie degli spedizionieri, nei Grigioni, fu per lungo tempo decisivo: gli spedizionieri tenevano i contatti con i propri committenti nei centri di produzione del Nord Italia, della Germania meridionale e della Svizzera e garantivano un commercio sulle lunghe distanze. Nel XVIII secolo sorsero poi case che trattavano merci d'importazione e, fino alla fine dell'Ancien Régime,

erano attive figure di mercanti-banchieri: la sovrapposizione tra l'attività di spedizioniere e quella di banchiere era un fatto comune. La loro attività era dunque articolata e complessa: «Nei Grigioni mancava infatti una organizzazione finanziaria statale: ottenuto l'appalto dai comuni, i fermieri si sostituivano al governo nella riscossione dei dazi doganali che, nell'assenza di imposte dirette, erano l'unico stabile gettito pubblico»[21]; tale gestione nelle Leghe Grigie era svolta proprio dalla famiglia Massner. Le complesse relazioni d'affari legate alla gestione dei dazi e al commercio (la casa di spedizioni) furono costruite e consolidate attraverso un'abile politica matrimoniale che unì Marghareta Massner (figlia di Daniel) a Peter von Salis-Soglio che apparteneva a una delle più potenti consorterie famigliari della repubblica.[22]

I prodotti alimentari e manifatturieri

Il corpus documentario del MuViS sul quale si concentra questa parte di analisi conferma precedenti studi che indicano come merci principali presenti nel flusso tra sud e nord delle Alpi, nella direttrice di transito qui considerata, la seta, stoffe e tele in generale, la frutta, il riso e i formaggi.[23] A queste merci si accostavano beni di lusso, ai quali veniva data particolare attenzione nelle missive: cioccolato, caffè, dolci, corallo, cedri. Dalle lettere commerciali, inoltre, si evincono i nomi delle località da cui le merci sono partite e quelle cui sono dirette, o attraverso cui avviene il loro passaggio. Si tratta di città che attualmente si trovano in Italia, Francia, Svizzera, Austria e Germania[24] (Fig. 1). In questo corpus non sono presenti località del Nord Europa e dalle informazioni fornite da queste missive solo in pochi casi è possibile stabilire se le località menzionate fossero tappe intermedie di percorsi più lunghi.[25]

Alcune merci erano destinate a personaggi di rilievo: abbiamo notizia di una cassetta di cioccolato inviata alla duchessa di «Hildburgausen»[26] a Vienna.[27] Più in generale si hanno descrizioni delle merci inviate da Chiavenna a Coira. Antonio Venino e figli di Milano spediscono una cassetta contenente «cioccolatte» (in buona condizione e franca di spese) ad Antonio de Molo di Günzburg (Baviera).[28] Paolo Clerici di Intra comunica ai Massner le merci che ha a disposizione: «…vi offro in tale occasione la mia servitù in ogni sorta di grani e riso ed anche in cioccolatta».[29] Da una lettera di Nicolò Stampa si può rilevare la composizione fra le merci inviate e le loro quantità: sei casse frutta; tre mezze balle semola; due mezze casse «acqua d'odore»; due mezze casse pasta; una

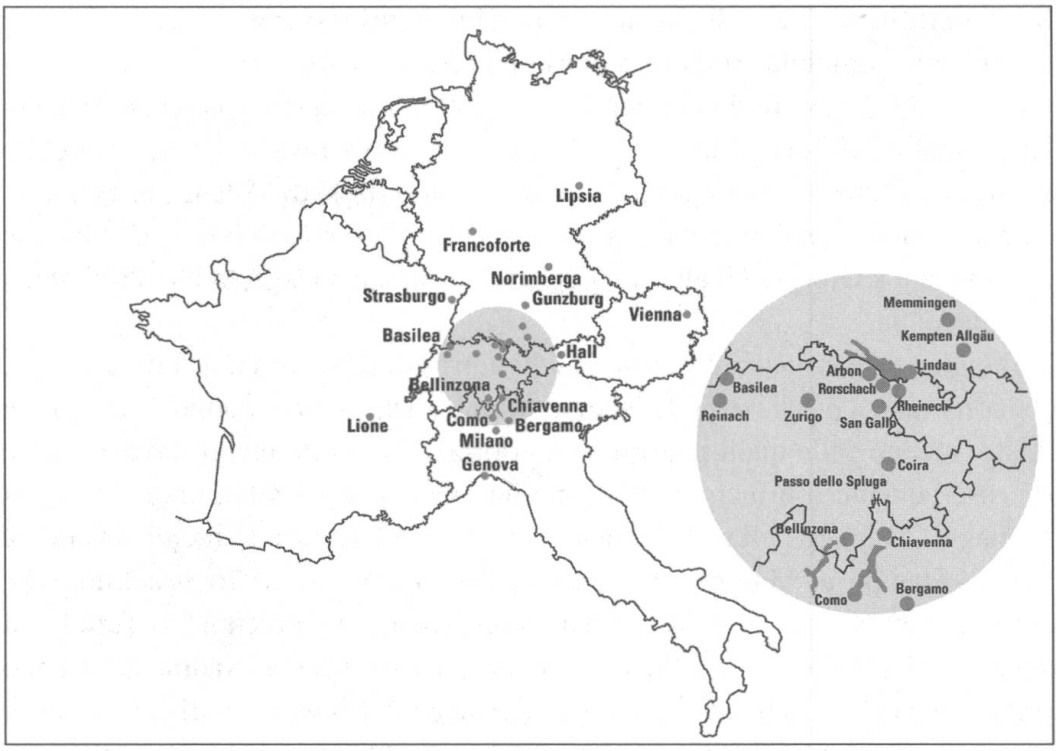

Fig. 1: *Carta delle relazioni commerciali e spedizioniere*[30] *Fonte: Nostra elaborazione basata sulle lettere commerciali e di vettura conservate presso l'Archivio Storico del MuViS. Realizzazione grafica di Graziano Bertelegni.*

mezza balla formaggio; una cassa frutta; un cassettino «ciocolata»; 25 mezze balle seta; 33 balle cotone.[31]

Andrea Dell'Era di Milano, in due lettere successive, dapprima indica ai Massner la merce inviata: quattro mezze casse di «fighi», due mezze casse dolci, «oglio di gelsomino»; in seguito richiede informazioni sulle medesime.[32] Oltre al cioccolato ci sono, nelle spedizioni, dolci non meglio precisati: così nell'elenco delle merci provenienti da Genova e inviate ai Massner dalla ditta Carli e Petraccino di Milano: tre mezze casse dolci, destinate a Franz Hoffer; una mezza cassa di piante e due mezze casse di frutta per Voldraur di Lindau.[33] Anche il caffè era un bene di lusso che figurava tra le merci inviate. Gualla e Zoccoli di Milano, per esempio, ne offrono ai Massner: «occorrendovi qualche poco caffe vero martinica assai bella qualità e buona fragranza vi faciliteremo al prezzo e condizioni dell'anno scorso».[34] Poche le informazioni relative al commercio di olio: Giovanni Pastore di Milano, per esempio, chiede informazioni su mezzo barile di «oglio d'oliva» da inoltrare al signor Weghellino di San Gallo.[35]

Specialmente nei mesi di agosto e settembre venivano inviati cedri, richiesti anche dalle comunità ebraiche a nord delle Alpi, che nel primo mese dell'anno, secondo il calendario ebraico (Tishri) nel quale cadeva anche la festa dei tabernacoli (Sukkot), erano solite impiegare nei riti religiosi e nell'addobbo dei luoghi di culto rami di palma e cedri. Antonio Bassi di Milano, ad esempio, chiede informazioni su mezza cassa di «cedri all'ebrea» in buona condizione da avanzare a Giorgio Gualtiero D'Eberts di Lindau attraverso Nicolò Stampa di Chiavenna.[36]

Le lunghe percorrenze, le caratteristiche territoriali, il clima, il fattore umano concorrevano a produrre molto spesso ritardi, anche gravi e dannosi, alle merci stesse, alcune delle quali potevano deteriorarsi. Per certe merci doveva valere necessariamente il principio della celerità, come per la frutta, i dolci e alcuni formaggi. Si legge nella lettera del 9 ottobre 1781 che tra le merci inviate da Nicolò Stampa ai Massner vi erano «1 cassettina con n° 26 strachini» che dovevano andare con somma premura a un principe.[37] In alcuni casi, infatti, si lamenta la lentezza: «... solo vi dirò con mio spiacere vedo mi vadino giongendo lentamente le [...] balle cottoni così non mancherò di sollecitare li conduttieri il buono avanzamento come pure vi prego di fare anche voi il simile acciò possa restar servito l'amico proprietario»[38]; in altri casi viene mostrato stupore: «Sorpreso di sentire che il sig. Bernardo Toricella di Chiavenna non abbia per anco ricevute le due balle [...] non sapendo da che cosa possa derivare tanto ritardo contrario alla vostra exsperimentata diligenza»[39]; in altri ancora speranza: in relazione a un barile di merce non ancora giunto «sperando di sentirlo pronto quanto prima in questa doganna».[40] Il sistema di corrispondenza a otto giorni consente di scoprire che, talvolta, il ritardo permane: così nelle lettere dello spedizioniere Bernardo Torricella del 18 e del 25 aprile 1743, relativamente a un barile di vino, già segnalato nella prima, nella seconda si legge: «Il barile moscato tutt'or resta da giungere».[41] A questo tipo di notizie, riguardanti il ritardo della spedizione, si collegano quelle relative alla localizzazione della merce in viaggio. Numerose lettere contengono la richiesta ai Massner, da parte degli spedizionieri di Chiavenna, oppure a questi ultimi da parte di mercanti milanesi o di altre città italiane, di notizie relative alla presenza o all'avvenuto passaggio di merci da Coira o da Chiavenna.

Particolarmente interessata alla localizzazione delle merci in viaggio e ai tempi di percorrenza risulta la lettera di Giovanni Battista Quartirone di Genova, che sta provando un nuovo itinerario, per comprenderne la validità dal punto di vista commerciale.[42] Si leggono anche delle rassicurazioni, come quella di Giovanni

Angelo Silva che conferma ai Massner che ha saputo essere giunta la merce e che la ritirerà presso Torricella di Chiavenna.[43] Infine, numerose sono le lettere con richiesta di accelerare le spedizioni, specialmente di agevolare il passaggio da Coira e di velocizzare la ripresa del viaggio; relativamente a una cassetta di coralli che dovrebbe essere giunta a Coira e inoltrata: «non dubitando vi sarà pervenuta e avanzata al destino che in udirlo mi sarà grato per lasciarne il pensiero».[44] Vengono anche fornite informazioni su come conservare la merce a Coira; su quattro colli di formaggio da spedire celermente a Giovanni Michele Pfister a Lindò: «Intendo che li quattro colli formaggio li costudite in luogo buono ed asciutto».[45]

Spesso le condizioni meteorologiche facevano raccomandare dallo scrivente prudenza per le spedizioni, magari assieme alla costante richiesta di celerità: come per la spedizione di un ballotto di seta tramite Giani e Lumaga di Chiavenna: «Non disgiunta dalla cautela dovuta in questa aspra stagione».[46] La preoccupazione per il danno che il viaggio in cattive condizioni potrebbe procurare alla merce consiglia anche di raccomandare un'eventuale attesa; così si legge nella lettera di Michele de Steffani di Chiavenna, che avendo appreso da una precedente dei Massner che è giunto a Coira il legname che gli è stato spedito dalla ditta Graff e C. di Feldkirch (Austria), richiede esplicitamente di prestare molta attenzione: «... vi raccomando solamente sia costì ben custodito per farmene l'invio al più presto sia fattibile che mi preme e credo non anderà al luogo di potersi effettuare la missione per esser oggi quivi giornata di pioggia che ai monti ed al di là suppongo neve».[47] Purtroppo, in taluni casi, le merci subiscono dei danni anche irreparabili durante il loro viaggio; così in una lettera di Nicolò Stampa ai Massner in cui descrive il danno subìto da tre balle di cotone destinate al signor Schulthefs, che informa essere arrivate bagnate, due di esse in «uno stato miserabilissimo».[48] Qualcosa di simile accade anche alla merce di Innocenzio Canna che richiede altresì maggiore accorgimento per l'avvenire, fornendo precise indicazioni al riguardo: «Ma un poco dannegiato dall'acqua che vi prego per altra congiuntura a darli occhiatta e quando vedeste qualche bagnamento di farli aprire e darli dell'aria a ciò la mercantia non patisca».[49]

Conclusione

Il ruolo nevralgico del commercio attraverso le Alpi, nei suoi riflessi economici, sociali, politici e culturali è confermato dalle fonti indagate che portano nuove

informazioni sul percorso dello Spluga. Dalle lettere commerciali emergono dati quantitativi sui flussi, informazioni sulle merci, sulle condizioni di lavoro dei somieri, dimostrando che l'arco alpino era un luogo di incontri e di scambi, con flussi commerciali che si estendevano su un'area molto vasta fra sud e nord Europa. L'itinerario in questione era organizzato da regole precise e il fatto che non fosse carrozzabile rendeva arduo il trasporto; per tale ragione era privilegiato il trasporto di alcuni prodotti, mentre altri più deteriorabili, come il vino, appaiono meno presenti. Un altro aspetto sul quale si è posta attenzione è quello relativo all'efficacia dei flussi informativi all'interno della rete commerciale fra gli spedizionieri. La documentazione prodotta dagli operatori attivi lungo il percorso fra Chiavenna e Coira attraverso lo Spluga dimostra la costanza di tale flusso durante tutto il corso dell'anno e con cadenza settimanale. Dalla corrispondenza inoltre si evincono, accanto alle informazioni sulle merci, anche le relazioni fra le famiglie di spedizionieri e gli elementi fiduciari che permeavano i rapporti tra operatori di varie nazionalità.

Questo articolo, in conclusione, consente di affermare che i sistemi di trasporto e spedizione merci nonché il sistema delle relazioni commerciali erano caratterizzati da dinamiche complesse, ma efficienti. Tale tipo di documentazione ha consentito di analizzare con attenzione sia i traffici a scala locale sia quelli a scala internazionale, permettendo di valutare le interazioni che le dinamiche del commercio ebbero con le comunità limitrofe al Passo dello Spluga. Il contributo pertanto si inserisce nelle coordinate interpretative della recente storiografia che afferma che «Il mondo degli scambi, naturale oggetto della storia economico-sociale, è stato investito negli ultimi decenni da nuove prospettive di ricerca. Esse mettono in discussione l'opinione diffusa secondo la quale privilegi e confini ostacolano il commercio. [...] Altre sollecitazioni provengono dal rinnovamento di settori consolidati della storiografia economica. Essa ha a lungo privilegiato lo studio degli scambi di lunga distanza e, per motivi legati all'accessibilità delle fonti, si è prevalentemente occupata di commercio marittimo a scapito di quello terrestre. Solo di recente si è invece invocata un'analisi delle reti mercantili e del loro funzionamento concreto».[50]

Note

1 Sulle variabili interpretative e sull'avanzamento di tale ambito di studi si veda A. Bonoldi, A. Leonardi, K. Occhi (a cura di), *Interessi e regole. Operatori e istituzioni nel commercio transalpino in età moderna (secoli XVI–XIX)*, Bologna 2012; A. Leonardi (a cura di), *Aree forti e deboli nello sviluppo della montagna alpina*, Trento 2001; P. Cafaro, G. Scaramellini (a cura di), *Mondo alpino.*

Identità locali e forme d'integrazione nello sviluppo economico, secoli XVIII–XX, Milano 2003. Inoltre il seguente saggio che apre interessanti ipotesi e prospettive a livello europeo: A. Molho, D. Ramada Curto, «Les réseaux marchands à l'époque moderne», *Annales. Histoire, Sciences Sociales*, 58, 3, 2003, pp. 569–579. A questi studi che permettono di comprendere la complessità del dibattito storiografico degli ultimi anni vanno aggiunti i seguenti che per ermeneutica sono stati pionieri e fecondi di dibattito e ulteriori approfondimenti (specialmente in relazione ai commerci attraverso le Alpi): W. Brulez, «L'exportation des Pays-Bas vers l'Italie par voie de terre au milieu du XVI^{e} siècle», *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 14, 3, 1959, pp. 461–491; B. Caizzi, *Industria, commercio e banca in Lombardia nel XVIII secolo*, Milano 1968; J. F. Bergier, «Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut Moyen Age au XVII^{e} siècle», in: Id. et al. (a cura di), *Le Alpi e l'Europa*, III, *Economia e transiti*, Bari 1975, pp. 1–72; A. Moioli, «Aspetti del commercio di transito nel Tirolo della seconda metà del Settecento», in: C. Mozzarelli, G. Olmi (a cura di), *Il Trentino nel Settecento tra Sacro Romano Impero e antichi Stati Italiani*, Bologna 1985.

2 Sono numerosi anche gli studi che analizzano l'economia, la società, le vie di transito e i commerci per l'area territoriale presa in esame. Anzitutto gli studi di Guglielmo Scaramellini, della cui ricca bibliografia sull'argomento citiamo solo gli studi strettamente pertinenti ai temi qui analizzati: G. Scaramellini, «L'industria a Chiavenna: documenti e appunti», *Clavenna. Bollettino del centro di studi storici valchiavennaschi*, XVII, 1978, pp. 54–95; Id., *Forastieri a Chiavenna nel Settecento*, *Clavenna. Bollettino del centro di studi storici valchiavennaschi*, XXIX, 1990, pp. 179–214; Id., «Protestanti a Chiavenna nel Settecento», *Clavenna. Bollettino del centro di studi storici valchiavennaschi*, XXXIII, 1994, pp. 151–219; Id., «Der pündtner London: commercio, finanza e manifattura nel borgo e nel contado di Chiavenna nei secoli XVI-XIX», in: G. L. Fontana, A. Leonardi, L. Trezzi (a cura di), *Mobilità imprenditoriale e del lavoro nelle Alpi in età moderna e contemporanea*, Milano 1998, pp. 239–268. Sulle vie di transito e sui commerci attraverso le Alpi e in modo più specifico per il Passo dello Spluga, per il Passo del Settimo e per il Passo del Maloja: M. Berengo, «‹La via dei Grigioni› e la politica riformatrice austriaca», *Archivio Storico Lombardo*, 8, 1958, pp. 1–109; T. Riedi, *Viamala. Texte und Bilder zur Natur und Geschichte der grössten Schlucht im Kanton Graubünden*, Coira 1992; T. Planta, *Le antiche strade dello Spluga*, Chiavenna 1993; F. Morabito, «Flussi di traffico e passaggi alpini tra'700 e'800: le vie grigione», in: Cafaro/Scaramellini (vedi nota 1), pp. 285–295; A. Locatelli, «Un porto nel cuore delle Alpi. I ‹somieri› di S. Giacomo e Mesocco», in: Cafaro/Scaramellini (vedi nota 1), pp. 253–270.

3 Il complesso tema centro-periferia è oggetto di una intensa discussione negli ultimi anni, come si evince dallo studio da A. Radeff, «Centres et périphéries ou centralités et décentralités?», in: A. Torre (a cura di), *Per vie di terra: movimenti di uomini e di cose nelle società di antico regime*, Milano 2007, pp. 21–32.

4 G. Scaramellini, «Transiti e comunicazioni», in: Id., D. Zoia (a cura di), *Economia e società in Valtellina e contadi nell'età moderna*, Sondrio 2006, vol. II, pp. 237–311. L'autore propone anche un'analisi dei flussi e delle merci trattate da Chiavenna, seppur per i pochi anni per i quali si hanno a disposizione dei dati precisi. Le fonti utilizzate nel presente saggio non consentono invece di analizzare in modo sistematico i flussi di merci, poiché risultano lacunose per alcuni periodi all'interno del XVIII secolo.

5 La collocazione archivistica è: Archivio MuViS (da ora: AMuViS), *Fondo corrispondenza commerciale*.

6 L'esatta collocazione archivistica è la seguente: Archivio di Stato dei Grigioni (da ora: ASG), *Fondo Salis – Massner, Bank- und Speditionshaus, Dokumentation 1727–1797*, con segnatura: Sig. A Sp III/9 a.

7 L'esatta collocazione archivistica è la seguente: ASG, *Fondo Salis – Massner, Korrespondenzen betr. Spedition*, Sig. A Sp III 9 a. 4. Questi documenti costituiscono la base documentaria di un'ulteriore ricerca a cui mi sto dedicando. Si è ritenuto di citarli in questa sede perché sono una fonte simile a quella studiata presso il MuViS.

8 Le cartelle hanno le seguenti collocazioni: Sig. A Sp III/9 a. 4, *Korrespondenzen betr. Spedition*,

16, Chiavenna (A-Cr.); 17, Chiavenna (Cu.-L); 18, Chiavenna (Giani e Lumaga); 19, Chiavenna (M-Matti); 20, Chiavenna (Matti-Pedretti); 21, Chiavenna (Mattoi A.); 22, Chiavenna (Pedrone-Pest.); 23, Chiavenna (Po.-St.); 24, Chiavenna (Stampa); 25, Chiavenna (Torricella); 26, Chiavenna (Tunesi Carlo); 27, Chiavenna (T-Z).

9 Le cartelle hanno le seguenti collocazioni: Sig. A Sp III/9 a. 5, *Speditionsabrechnungen*, 4, Chiavenna (M-S); 5, Chiavenna (T-Z).

10 Sarebbe interessante poter indagare, attraverso il materiale documentario conservato presso il *Fondo Salis – Massner* anche i flussi provenienti da nord, per comprendere quantità di merce e tipo di prodotti.

11 M. Hilfiker, «Artigianato e industria, traffico e commercio», in: *Storia dei Grigioni*, II, *L'età moderna*, Coira/Bellinzona 2000, p. 66. Sull'organizzazione e le competenze dei porti: Locatelli (vedi nota 2); G. P. Falappi, «Il porto non è il porto. Note etimologiche per un cambio di rotta», *Clavenna. Bollettino del centro di studi storici valchiavennaschi*, XLIV, 2005, pp. 191–196; B. Riedi, *Die Porten der Unteren Strasse, ihr Ladungsrecht und der Strassenunterhalt*, Francoforte sul Meno 2009.

12 Berengo (vedi nota 2), p. 6.

13 Le direttrici dei traffici commerciali venivano inoltre mutate nei periodi caratterizzati da conflitti fra gli Stati, come si evince da alcune lettere dei primi anni del XVIII secolo (in piena Guerra di Successione Spagnola) che mostrano proprio l'utilizzo della «via de' Grisoni» tra Bergamo e Lione: AMuViS, *Fondo storico corrispondenza commerciale*, 1700 novembre 23, lettera di Giovanni Battista Costiglioni di Bergamo, a Sebastiano Finazzi di Lione; *Ibid.*, 1701 gennaio 25, lettera di Giovanni Holzhalb di Bergamo, a Sebastiano Finazzi di Lione.

14 M. Dubini, «Fiere e mercati, transiti e dogane», in: R. Ceschi (a cura di), *Storia della Svizzera italiana dal Cinquecento al Settecento*, Bellinzona 2000, pp. 223–256 e 242–244.

15 G. Giacchero, *Economia e società del settecento genovese*, Genova 1981, p. 110.

16 AMuViS, *Fondo corrispondenza commerciale*, 1741 novembre 30, lettera di Giovanni Battista Quartirone di Genova.

17 *Ibid.*, 1747 ottobre 10, lettera di Lecco e Crivelli di Milano.

18 La storiografia italiana non ha prestato particolare attenzione a queste famiglie di imprenditori che gestivano importanti ditte nell'antico regime attraverso delle capillari reti di rapporti sociali anche a livello europeo. Negli ultimi anni, tuttavia, sono comparsi numerosi studi su questo argomento, che aprono nuove prospettive di ricerca. A tal proposito si vedano i saggi comparsi in: Bonoldi/Leonardi/Occhi (vedi nota 1). Inoltre lo studio di Luigi Lorenzetti sulla famiglia Chicherio-Von Mentlen di Bellinzona: L. Lorenzetti, «Trafic marchand et mobilités transalpines: le parcours d'une entreprise de transport dans les bailliages sudalpins, XVII^{e}–XVIII^{e} siècles», in: M.-C. Schöpfer Pfaffen, M. Stoffel, F. Vanotti (a cura di), *Unternehmen, Handelshäuser und Wirtschaftsmigration im neuzeitlichen Alpenraum*, Briga 2014, pp. 79–97. Infine gli studi di Cinzia Lorandini sulla famiglia Salvadori di Trento: C. Lorandini, *Famiglia e impresa: i Salvadori di Trento nei secoli XVII e XVIII*, Bologna 2006.

19 Una biografia del personaggio, con un'approfondita analisi del suo ruolo politico e imprenditoriale nel contesto dei Grigioni, è in M. Hilfiker, *Thomas Massner, 1663–1712*, Coira 1978.

20 Locatelli (vedi nota 2), p. 263. Sul percorso del Cardinello si veda anche T. Riedi, *La strada del Cardinello del 1714. Storia e documenti*, Chiavenna 2007.

21 Berengo (vedi nota 2), pp. 20–21.

22 Alcune notizie su Peter von Salis-Soglio si trovano nella voce a lui dedicata nel *Dizionario Storico della Svizzera* online, da cui si è tratta la citazione.

23 Poco presente il vino, facilmente deteriorabile e pertanto non adatto al tipo di trasporto che si doveva compiere per questa via.

24 Sono presenti le seguenti città italiane: Milano, Como, Chiavenna, Bergamo, Genova (che sono luoghi di partenza o di transito delle merci). Dell'odierna Germania: Meminga (Memmingen, in Svevia), Lindau (in Baviera sul versante nord del Lago di Costanza), Campidonia (Kempten Allgäu, Svevia), Francoforte, Günzburg (Baviera), Norimberga, Lipsia. Della Svizzera: Rosacco

(Rorschach, nel Canton San Gallo, sul lago di Costanza, versante sud del lago), Coira (Chur, Cantone dei Grigioni), Zurigo, Arbon (Canton Turgovia, sul lago di Costanza, versante sud del lago), Basilea, Reinach (Canton Basilea Campagna), Rheinech (Canton San Gallo, sul lago di Costanza), San Gallo (capoluogo dell'omonimo cantone, vicina al lago di Costanza), Bellinzona, Lugano. Dell'Austria: Vienna, Halla (Hall, presso Innsbruck in Tirolo). Della Francia, Strasburgo.

25 Hilfiker (vedi nota 11), pp. 72–74. Hilfiker per questo contributo ha considerato le lettere di vettura conservate nell'ASG, *Fondo Salis – Massner*.

26 Un personaggio appartenente quindi alla famiglia dei duchi di Sassonia-Hildburghausen.

27 AMuViS, *Fondo corrispondenza commerciale*, 1743 marzo 8, lettera di Giani e Lumaga di Chiavenna.

28 *Ibid.*, 1793 dicembre 10, lettera di Antonio Venino e figli di Milano.

39 *Ibid.*,1796 luglio 4, lettera di Paolo Clerici di Intra.

30 Sulla base delle lettere conservate emerge un'ampia ed estesa attività commerciale tra l'Italia e il Nord dell'Europa attraverso la Valchiavenna e il Passo dello Spluga.

31 *Ibid.*,1747 novembre 16, lettera di Nicolò Stampa di Chiavenna.

32 *Ibid.*, 1750 novembre 17 e 1750 dicembre 15, lettera di Andrea Dell'Era di Milano.

33 *Ibid.*, 1759 marzo 20, lettera di Carli e Petraccino di Milano. Di invio di dolci si legge anche nelle seguenti lettere: *Ibid.*, 1759 gennaio 31, di Casnati di Como; in essa lo scrivente informa i Massner che ha spedito tramite Nicolò Stampa di Chiavenna una mezza cassa di dolci, di procurarsela e inoltrarla a Domenico Martino Brentano di Francoforte. *Ibid.*, 1791 novembre 1, di Gaspare Petracino di Milano; lo scrivente richiede di essere avvisato dell'arrivo a Coira di: una cassa di pasta da spedire a Meminga; due casse di fichi; una cassa di dolci; sette casse di frutta per il signor Rodolfo Curtabatto di Lindau. *Ibid.*, 1747 ottobre 21, di Nicolò Stampa di Chiavenna; elenco di merci inviate con destinazione e costi, tra di esse: 11 balle di cotone; 13 mezze balle seta; 10 mezze casse dolci; due mezze casse anciode (acciughe); otto mezzi barili di vino.

34 *Ibid.*, 1791 luglio 26, lettera di Gualla e Zoccoli di Milano.

35 *Ibid.*, 1750 gennaio 17, lettera di Giovanni Pastore di Milano.

36 *Ibid.*, 1741 agosto 1, lettera di Antonio Bassi di Milano. Spedizioni di cedri sono anche nelle seguenti lettere: 1743 agosto 22, di Giovanni Battista Stampa di Chiavenna, fra le merci spedite 12 mezze casse frutta e mezza cassa di cedri; 1791 agosto 23, di Giani e Lumaga di Chiavenna, in cui vengono menzionate 4 cassette di cedri; 1794 settembre 25, di Nicolò Stampa di Chiavenna, fra le merci spedite circa 6 casse di cedri.

37 *Ibid.*, 1781 ottobre 9, lettera di Antonio Macchi di Chiavenna.

38 *Ibid.*, 1757 giugno 9, lettera di Giovanni Battista Cerletti di Chiavenna. Qualcosa di simile anche in questa lettera che richiede informazioni circa quattro mezze balle di cui sono giunte solo due «che non posso comprendere dopo tanto tempo che restano avanzati fuora di Zurigo», AMuViS, *Fondo storico corrispondenza commerciale*, 1747 settembre 6, di Lorenzo Orsetti di Milano.

39 *Ibid.*, 1747 agosto 15, lettera di Gabriele Ragni di Milano.

40 *Ibid.*, 1747 settembre 13, lettera di Gaetano Pusterla di Milano.

41 *Ibid.*, 1743 aprile 18, lettera di Bernardo Torricella di Chiavenna, e 1743 aprile 25, lettera di Bernardo Torricella di Chiavenna.

42 *Ibid.*, 1741 novembre 30, lettera di Giovanni Battista Quartirone di Genova.

43 *Ibid.*, 1747 maggio 30, lettera di Giovanni Angelo Silva di Milano.

44 *Ibid.*, 1750 aprile 28, lettera di Pastore Giovanni di Milano.

45 *Ibid.*, 1747 gennaio 31, lettera di Frassinetti di Milano. Lo scrivente informa anche i Massner di avere a disposizione della merce: «se vi abbisogna del'oglio oliva perfetto di Genova vi servirò mentre ne son munito».

46 *Ibid.*, 1795 gennaio 5, lettera di Giacinto e Cristoforo Bonara di Milano, a Daniele e Ambrogio Massner di Coira.

47 *Ibid.*, 1795 novembre 20, lettera di Michele De Steffani di Chiavenna, a Daniele e Ambrogio Massner di Coira.

48 *Ibid.*, 1747 novembre 16, lettera di Nicolò Stampa di Chiavenna, a Daniele e Ambrogio Massner di Coira.

49 *Ibid.*, 1759 maggio 29, lettera di Innocenzio Canna di Milano, a Daniele e Ambrogio Massner di Coira.

50 A. Torre, *Luoghi: la produzione di località in età moderna e contemporanea*, Roma 2011, pp. 140–141.