

FABIO ROMANONI

GUERRA E NAVI SUI FIUMI DELL'ITALIA SETTENTRIONALE
(SECOLI XII-XIV)

Fin dall'età antica l'asse fluviale padano ha ricoperto un ruolo fondamentale nelle comunicazioni tra le città poste lungo il corso del Po e l'Adriatico.

Principalmente il Po, ma anche la maggior parte dei fiumi alpini caratterizzati, come il Ticino o l'Adige, da un flusso d'acqua, un tempo più di oggi, costante durante tutto il corso dell'anno, si prestavano alla navigazione, la quale, contrariamente a numerosi percorsi stradali romani, non conobbe decadenza durante l'alto medioevo; sappiamo infatti che un servizio di navigazione nel tratto Po-Ticino esisteva almeno dal V secolo, ed esso fu riorganizzato, se non addirittura ripristinato, da Teodorico tra il 507 ed il 511, impiegando dromoni sia per il trasporto di derrate sia per scopi militari¹, tale servizio di posta sopravvisse a lungo, tanto che, secoli dopo, fu utilizzato anche da Carlo Magno².

Non c'è quindi da stupirsi se, al pari del trasporto di persone e beni,

Desidero ringraziare il Prof. Aldo Angelo Settia con cui ho potuto costantemente e proficuamente discutere i problemi che via via emergevano.

¹ A. CARILE - S. COSENTINO, *Storia della marineria bizantina*, Bologna, Lo Scarabeo, 2004, p. 196.

² A. A. SETTIA, *Lo spazio della guerra in età carolingia e postcarolingia*, in *Uomo e spazio nell'alto medioevo*, Spoleto, Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, 2003, (Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo. 50), pp. 778-779; G. FASOLI, *Navigazione fluviale. Porti e navi sul Po*, in *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, Spoleto, Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, 1978, (Settimane di Studio del Centro Italiano di Studi sull'Alto Medioevo, 25), pp. 581-586.

dove le condizioni lo permettevano, furono impiegate navi e flottiglie fluviali anche in operazioni militari.

Particolarmente abili nell'operare lungo i fiumi erano i bizantini, tanto che in appendice ai *Naumachia* dell'imperatore Leone VI si trova un brevissimo testo sulla guerra fluviale, forse composto dall'imperatore Maurizio tra gli ultimi anni del VI secolo ed i primissimi del successivo³.

Sappiamo che nell'assedio di Ravenna Teodorico disponeva di piccole imbarcazioni fluviali, con tutta probabilità reperite sul luogo, e di addirittura mille dromoni costruiti per l'occasione con il legname raccolto lungo le sponde del Po e con gli abeti portati dalla corrente del fiume⁴. Va precisato che dopo la generale diminuzione del tonnellaggio delle navi durante il basso impero, i dromoni del VI e del VII secolo erano barche veloci, ma di ridotte dimensioni, con equipaggi composti da circa 22 marinai, e quindi adatte anche alla navigazione fluviale⁵.

In età longobarda, l'esarca Smaragdo, in una lettera inviata a Childeberto II, re dei franchi d'Austrasia, vantava di aver assediato con dromoni il re Autari in Pavia⁶; e nel 590 i dromoni parteciparono sul Po alle operazioni che consentirono all'esarca Romano di recuperare, anche solo temporaneamente, Modena, Mantova, Parma, Reggio e Piacenza⁷. Inizialmente i Longobardi ebbero poca familiarità con la navigazione, tuttavia, già sotto il regno di Autari, cominciarono a comprendere l'importanza di poter operare militarmente sui fiumi. Verosimilmente, grazie alla collaborazione dei loro sudditi italici, riuscirono ad allestire flottiglie che gli permisero di conquistare Brescello, Mantova e altre località che, come abbiamo visto, seppur in parte riconquistate dai Bizantini, furono infine, al tempo di re Agilulfo, definitivamente riprese dai Longobardi, soprattutto per merito della progressiva confidenza raggiunta da questi ultimi nel combattimento fluviale⁸. Nel 753, durante il combattimento lungo il Padoreno, la pesantezza dei dromoni causò la sconfitta dei bizantini⁹,

³ CARILE - COSENTINO, *Storia della marineria cit.*, pp. 209-258.

⁴ M. BONINO, *Archeologia e tradizione navale tra la Romagna ed il Po*, Ravenna, Longo Editore, 1978, pp. 44-45.

⁵ CARILE - COSENTINO, *Storia della marineria cit.*, pp. 213-214.

⁶ S. GASPARRI, *Pavia longobarda*, in *Storia di Pavia, II, L'alto medioevo*, Pavia, Banca del Monte di Lombardia, 1987, p. 36.

⁷ CARILE - COSENTINO, *Storia della marineria cit.*, p. 218.

⁸ S. A. A. SETTIA, *L'acqua come difesa*, in *L'acqua nei secoli altomedievali*, Spoleto, Centro Italiano di studi sull'Alto Medioevo, 2008, (settimane di studio del Centro Italiano di studi sull'Alto Medioevo, 55), pp. 370-377.

⁹ BONINO, *Archeologia e tradizione cit.*, p. 45.

infatti, nel ristretto ambiente fluviale, essi non riuscirono né a manovrare, né, se attaccati, a fuggire, tanto che furono circondati dai piccoli carabi e delle *cymbae*¹⁰ dei ravennati e sconfitti.

Molti anni dopo, nel 963, si sa che Ottone I, per raggiungere Berengario II, asserragliato nella rocca di San Leo, si imbarcò, con il proprio esercito, a Pavia e scese il Po fino a Ravenna¹¹.

Maggiori informazioni sulla presenza di flotte fluviali si hanno a partire dall'età comunale, quando è testimoniato l'impiego di navi in operazioni militari, principalmente da parte di comuni situati lungo il corso del Po, quali Pavia, Piacenza, Cremona, Mantova e Ferrara, e dai veneziani, sia nell'ambito delle guerre tra gli imperatori svevi e le città della Lega lombarda, sia nelle rivalità tra gli stessi comuni.

Tuttavia, nonostante l'importanza del ruolo rivestito dalla guerra fluviale in età comunale, soprattutto in area centro padana, scarso è stato l'interesse degli storici verso di essa; contrariamente hanno invece goduto dell'attenzione di storici italiani e stranieri¹² le operazioni svolte durante il secolo XV, in particolare le lotte sul Po tra il ducato di Milano e la repubblica di Venezia.

Tra le prime menzioni dell'uso di flotte fluviali si colloca l'attacco intrapreso, nell'agosto del 1160, dall'imperatore Federico I, coadiuvato da cremonesi, lodigiani e pavesi, (questi ultimi accompagnati dal loro navigium), contro il ponte di barche realizzato dai piacentini nei pressi della loro città¹³.

¹⁰ I carabi erano piccole imbarcazioni, di origine preistorica, con struttura in vimini rivestita, tramite cuciture, di pelli, mentre le *cymbae* erano navi impiegate per i trasporti locali, vedi: BONINO, *Archeologia e tradizione cit.*, pp. 17-18; p. 45.

¹¹ A. A. SETTIA, *Lo spazio della guerra in età carolingia e postcarolingia cit.*, pp. 778-779.

¹² L. ROSSI, *La flotta sforzesca nel 1448-1449*, "Bollettino della Società Pavese di Storia Patria", XII (1912), pp. 3-66; L. ROSSI, *Gli Eustachi di Pavia e la flotta viscontea e sforzesca nel XV secolo*, "Bollettino della Società Pavese di Storia Patria", XIV (1914), pp. 30-70; XV (1915), pp. 155-227; XXIV (1924), pp. 27-100; XXV (1925), pp. 33-84; XXVII (1927), pp. 17-72; XXVIII (1928), pp. 253-287; M. MALLETT, *Signori e mercenari, la guerra nell'Italia del rinascimento*, Bologna, il Mulino, 1983, pp. 177-180; M. MALLETT, *L'organizzazione militare di Venezia nel '400*, Roma, Jouvence, 1989, (Storia, 21), pp. 127-131; A. BALDRIGHI, *La battaglia navale sul Po del 1431*, "Archivio Storico Lombardo", VI (1977); E. GUERRA, *Soggetti a "ribalda fortuna". Gli uomini dello stato estense nelle guerre dell'Italia quattrocentesca*, Milano, Franco Angeli, 2005.

¹³ MORENAE OTTONI ET CONTINUATORUM, *Historia Frederici I*, a cura di F. Güterbock, *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, VII, Berolini, Weidmannos, 1930, p. 125.

Il cronista non fornisce molte informazioni sull'operazione, sappiamo tuttavia che i piacentini, ritenendo non più possibile difenderlo, smontarono il ponte e riportarono a riva le barche che lo costituivano.

Nell'ottobre dello stesso anno, l'imperatore, sempre seguito dai propri alleati e dalla flotta pavese, intraprese un nuovo attacco al medesimo ponte, e, anche in questo caso, i piacentini decisero di scioglierlo, riconducendo poi le barche che lo formavano intatte fino a Piacenza¹⁴.

Nel 1167¹⁵, l'impiego di navi è testimoniato nel assedio di Lodi, quando i cremonesi, alleati di Milano, si avvicinarono alla città «cum navibus copertis et discopertis».

I ponti fortificati

Come si può osservare dagli episodi citati, l'uso di flotte fluviali contro ponti di barche è una delle operazioni che con maggiore frequenza viene menzionata nelle cronache, soprattutto perché lungo i fiumi principali esistevano pochissimi ponti in muratura; sul Ticino, solo per citare un esempio, fino all'età moderna l'unico ponte di tale genere esistente dal Lago Maggiore alla confluenza nel Po era quello di Pavia, e lungo tutto il corso del Po erano presenti, fino al XIX secolo, solo ponti di barche o di legno¹⁶.

Va precisato che spesso la scelta di non realizzare strutture in muratura era dettata non tanto da deficienze tecniche, quanto da ragioni difensive: i ponti sull'Adda, in età comunale, furono di proposito costruiti in legno affinché, in caso di guerra, potessero essere smantellati velocemente¹⁷, e, nel 1319, Rinaldo Bonacolsi fece distruggere il ponte di Dosolo, per impedire che cadesse nelle mani di Giberto da Coreggio ma, passato

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Anonymi Laudensis Continuatio, a cura di P. Iaffé, Monumenta Germaniae Historica, Scriptorum, XVIII, Hannoverae, Impensis Bibliopolii Aulici Hahniani, 1863, p. 649.

¹⁶ A. A. SETTIA, L'ostacolo valicabile. Pace e guerra sul Po medievale, "Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino", XCX, I (gennaio-giugno 2002), p. 52.

¹⁷ A.A. SETTIA, Conclusioni, in Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna, a cura di D. Gallo - F. Rossetto, Padova, Il Poligrafo, 2003, p. 330.

¹⁸ Chronicon Parmense ab anno 1038 usque ad annum 1338, a cura di G. Bonazzi, Città di Castello, S. Lapi, 1902-1904, (RIS², IX/9), p. 161.

il pericolo, lo fece riedificare¹⁸. Si trattava di strutture spesso rafforzate da torri, ricetti o castelli¹⁹, le quali rivestivano un'importante ruolo nelle comunicazioni tra le città e negli spostamenti degli eserciti.

Nel 1239 per due volte le forze ghibelline attaccarono il ponte nuovo fatto dai piacentini sul Po presso Monticelli. Nel primo tentativo il marchese Lancia assaltò la struttura, aiutato da pavesi, vercellesi, novaresi e tortonesi, con macchine e navi.

I pavesi realizzarono un altro ponte di barche a monte di quello piacentino, inoltre i ghibellini allestirono un grande castello ligneo poggiante su navi, con l'intento di incendiarlo e lasciarlo portare dalla corrente contro il ponte nemico, tuttavia i piacentini, con graffi di ferro, riuscirono a fermare il castello incendiario, e lo trascinarono fino alla bocca dell'Adda²⁰.

Nel secondo tentativo, i pavesi predisposero 40 grosse navi, con l'obiettivo di realizzare un altro ponte, mentre dalle rive i tiratori dell'imperatore e pavesi tentavano di bloccare le navi che rifornivano l'opera. Le operazioni si protrassero per cinque giorni, poi le acque del Po cominciarono a crescere, tanto che i pavesi ritennero più prudente spostare il loro ponte di barche e distruggere le macchine da guerra costruite²¹.

L'uso di navi incendiarie per distruggere ponti di barche era uno degli espedienti più usati in questo genere di operazioni, infatti nel 1309 i pavesi, insieme ai milanesi, vercellesi, novaresi ed ai fuorusciti piacentini, attaccarono, per terra e per acqua, il ponte sul Po fatto dal comune di Piacenza²².

Anche in quella occasione gli attaccanti riempirono di legname due navi, le quali furono lasciate condurre dalla corrente contro la struttura, che immediatamente bruciò.

Nella medesima azione fu anche conquistata la torre di Guardamiglio, per cui è probabile che il ponte si trovasse nei pressi di tale luogo.

¹⁹ A.A. SETTIA, *L'illusione della sicurezza. Fortificazioni di rifugio nell'Italia medievale "ricetti", "bastide", "cortine", Vercelli - Cuneo*, Società Storica Vercellese, 2002, pp. 33-36.

²⁰ *Annales Placentini Gibellini*, a cura di G.H. Pertz, *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, XVIII, Hannoverae, Impensis Bibliopolii Aulici Hahniani, 1863, p. 481.

²¹ *Ivi*, p. 482.

²² PIETRO DA RIPARIA, *Chronica placentina nella trascrizione di Iacopo Mori*, (ms Pallastrelli 6), a cura di M. Fillia - C. Binello, Piacenza, Tip. Le. Co., 1995, p. 92.

²³ MUSSATUS ALBERTINUS, *De gestis italicorum post Henricum VIII caesarem, Rerum Italicarum Scriptores*, X, Mediolani, Typographia ex Societatis Palatinae, 1727, coll. 665-666.

Con la stessa tecnica, nel 1315²³, i pavesi avevano ridotto in cenere il ponte costruito dai milanesi sul Ticino presso Vigevano, uccidendo nell'operazione alcune centinaia di nemici e catturando anche dodici navi «onenariae cum ballistis et omni navali apparatu», poi condotte a Pavia.

Oltre al fuoco, per distruggere un ponte di legno, potevano essere impiegati altri espedienti, Marin Sanuto Torsello, nel 1321, nel redigere un progetto di crociata che si proponeva di creare una base operativa sulle coste egiziane, prospettava anche la creazione di una flottiglia che avrebbe dovuto agire sul Nilo, nella quale dovevano esserci, oltre ad altri tipi di imbarcazioni, anche navi a vela, che, in favorevoli condizioni dei venti e delle correnti, potevano scagliarsi contro steccati, catene o ponti, per infrangerli²⁴.

Qualcosa di analogo fu tentato dei veneziani nel 1309 per eliminare il ponte, rafforzato da una catena di ferro, gettato sul Po a Francolino dall'esercito del legato papale. Infatti i veneti predisposero alcune navi, legate fra loro, a monte della struttura, affinché, gettate con impeto sull'opera, la spezzassero, mentre un'altra flottiglia doveva risalire il fiume da valle, per tenere impegnati gli uomini che si erano asserragliati sul ponte²⁵.

Tuttavia sembrerebbe che l'uso di navi, che potremo definire "spaccaponti", non fosse una tecnica molto praticata sui fiumi dell'Italia settentrionale.

Più semplice, ma molto efficace, fu l'espediente impiegato da Rinaldo d'Este, nel 1333, per distruggere il ponte realizzato dagli abitanti di Argenta e dalle genti del legato, sul Po di Primaro, infatti il signore di Ferrara fece segare alcuni grossi salici, i quali, uniti fra loro, furono trasportati dalla corrente contro il ponte, spezzandolo²⁶.

Spesso le flotte agivano con l'intento di bloccare o sabotare la costru-

²⁴ MARINUS SANUTUS DICTUS TORSSELLUS, *Liber secretorum fidelium crucis super Terrae sanctae recuperatione et conservatione*, in *Gesta Dei per Francos, sive orientalium expeditionum et regni Francorum Hierosolimitani historia*, a cura di J. Bongars, II, Hanoviae, apud heredes Joan. Aubrii, 1611, p. 54.

²⁵ G. SORANZO, *L'antico navigabile Po di Primaro nella vita economica e politica del delta padano*, Milano, Vita e Pensiero, 1964, p. 63. Il ponte fortificato di Francolino era sorvegliato da una forte guarnigione, la quale contava almeno 600 cavalieri e 4000 fanti. H. FINKE, *Acta aragonensia*, II, Berlin- Leipzig, Dr. Walther Rothschild, 1908, doc. 408, pp. 645-647.

²⁶ SORANZO, *L'antico navigabile Po cit.*, p. 7; p. 71.

²⁷ Anche quando non si ricorreva alle armi, la costruzione di un ponte risvegliava comunque le attenzioni e le ansie dei comuni e signori confinanti, nel 1299 è documentato un lungo "braccio di ferro" tra Alberto della Scala ed il comune di Mantova, allora retto dai Bonacolsi, riguardo ad alcune strutture lignee che il si-

zione di ponti²⁷, come quando, nel 1248, i mantovani mossero con il loro naviglio, tra cui vi erano sette navi incastellate, per impedire ai cremonesi di fare un ponte sul Po²⁸, o, nel 1259²⁹, quando pavese e cremonesi tentarono di fermare, con le loro navi, i piacentini che stavano realizzando un ponte sul Po, questa volta su colonne lignee, e nel 1315, 14 tra ganzerre e sandali pavese, compiendo una pericolosa azione notturna a sorpresa, raggiunsero il ponte che i piacentini stavano ultimando sempre sullo stesso fiume, catturando 13 uomini che custodivano i legnami predisposti per finire l'opera, uccidendone 4 e tagliando anche le funi che tenevano legati a riva alcuni mulini natanti³⁰.

Va osservato che i colpi di mano notturni erano azioni considerate all'epoca «poco ortodosse»³¹, anche se erano diffusi nella prassi bellica del XIII secolo, e sembrano trovare sempre più frequente applicazione nella prima metà del XIV secolo, soprattutto perché, come è noto, è più facile di notte evadere la sorveglianza o cogliere i nemici impreparati allo scontro³².

L'incursione pavese contro il ponte piacentino del 1315 è uno dei pochissimi episodi in cui si ha notizia di navi che agivano con l'oscurità, e si può spiegare con l'oggettiva difficoltà di condurre imbarcazioni senza arenarsi in una secca, o urtare una riva, in un ambiente, con la parziale esclusione delle notti di luna piena, completamente buio, tanto che generalmente sui fiumi di notte non si navigava.

Spesso i ponti, essendo per la maggior parte realizzati su barche, potevano anche essere divelti e, sciolte le navi che li formavano, trascinati, almeno in alcune loro sezioni, dagli attaccanti, come nel 1290, quando le imbarcazioni di Piacenza risalirono il Po fin quasi a Pavia e si impadroni-

gnore veronese stava realizzando, ufficialmente per consolidare la riva, sul Po presso Ostiglia, ma che i mantovani interpretavano come il cantiere di un ponte. C. CIPOLLA, Documenti per la storia delle relazioni diplomatiche fra Verona e Mantova nel secolo XIII, Milano, Hoepli, 1901, doc. 64, pp. 288-328.

²⁸ Chronicon Parmense cit., p. 18.

²⁹ Annales Placentini Gibellini cit., p. 510.

³⁰ GUERINUS, Chronica Placentina ab anno MCCLXXXIX ad annum MCCCXII, in Chronica tria placentina, a cura di B. Pallastrelli, Monumenta Historica ad Provincias Parmensem et Placentinam Pertinentia, III, Parma, Pietro Fiaccadori, 1859, pp. 396-397.

³¹ A.A. SETTIA, Gli "Insegnamenti" di Teodoro di Monferrato e la prassi bellica in Italia all'inizio del trecento, in Condottieri e uomini d'arme nell'Italia del Rinascimento, a cura di M. Del Treppo, Napoli, GISEM- Liguori Editore, 2001, p. 21.

³² Ivi, pp. 21- 22.

rono del ponte di barche ivi esistente, e lo spinsero a valle, con l'intenzione di condurlo a Piacenza, per dodici miglia; tuttavia a causa della sua mole, delle torri di legno che vi erano montate e dei venti contrari, gli attaccanti furono costretti ad abbandonarlo e fu recuperato dai pavesi e distrutto³³.

Non va dimenticato che un ponte poteva anche essere impiegato, quasi fosse una diga, per bloccare il naviglio nemico, impedendo così sia la navigazione commerciale, sia le operazioni militari.

Tale funzione doveva avere il ponte sul Po ideato dal re Enzo, con l'aiuto dei cremonesi, per bloccare, nel 1248³⁴, le navi di Mantova e Ferrara, che difendevano il mercato di Colorno, come pure i ponti fortificati e dotati di catene di Francolino e di Marcamò erano stati fatti gettare dal legato papale, nel 1309, per chiudere la via fluviale ai veneziani³⁵.

Il ponte costruito sul Ticino da Luchino Visconti era stato progettato per impedire alla flotta pavese, (la quale infatti in seguito lo distrusse), di compiere scorrerie in territorio milanese³⁶, e vita breve ebbero pure i due ponti incastellati realizzati nel 1326 dai parmigiani, uno a Guastalla e l'altro a Brescello, per arginare i frequenti attacchi fluviali intrapresi dai Bonacolsi, signori di Mantova³⁷.

Accanto ai ponti fortificati, le cronache menzionano altri mezzi di sbarramento, come le catene; negli scontri tra ferraresi e ravennati dell'anno 1200, i primi presero ed incendiarono Argenta, e infransero la catena con quale si chiudeva il Po, che fu portata, come trofeo, a Ferrara e appesa nella cattedrale, mentre le pietre a cui era affissa furono collocate sulla piazza della città³⁸.

Sembrerebbe che negli episodi in cui viene menzionato l'uso di catene, esse non riuscissero a sortire grandi effetti, infatti tali sbarramenti non impedirono, nel 1239, ai veneziani, mantovani, ravennati, bolognesi e loro alleati, di entrare con navi nel territorio di Ferrara, saccheggiando paesi e arrivando perfino ad assediare la città³⁹. Con tutta probabilità esse erano efficaci solo se erano coadiuvate da altre opere fortificate, o ade-

³³ *Chronicon Parmense* cit., p. 59.

³⁴ *Annales Placentini Gibellini* cit., p. 496.

³⁵ FINKE *Acta Arangonensia*, II cit., doc. 407, pp. 643-644; doc. 408, pp. 654-647; doc. 408, pp. 645-647; doc. 410, pp. 650-652; doc. 413, pp. 654-655.

³⁶ PETRUS AZARIUS *Liber Gestorum in Lombardia*, a cura di F. Cognasso, Bologna, Zanichelli, 1926, (RIS², XVI/4), p. 119.

³⁷ *Chronicon Parmense* cit., p. 182.

³⁸ SORANZO, *L'antico navigabile* cit., p. 21.

³⁹ *Annales Placentini Gibellini* cit., p. 483.

guatamente sorvegliate, come infatti, parlando anche degli steccati e dei ponti, ricordava Marin Sanudo Torsello: «ipsos oportet habere ac tenere magnam custodiam, et gentis quantitatem non modicam, ad custodiendum dictas palatas, catenas, vel pontes, tam ab uno latere quam ab alio, et in pluribus partibus»⁴⁰.

Spesso le catene erano collocate nelle vicinanze di un ponte per rafforzarne il valore difensivo, nel 1248 il comune di Parma fece dotare di catene ferree i due ponti sul fiume Parma «ad maiorem defensionem eorum»⁴¹, nel 1259 una squadra veneziana composta da navi incastellate risalì il Po e l'Adda, dove infranse sei grosse catene e prese il ponte su cui era passato Ezzelino da Romano nel tentativo di attaccare Milano⁴².

Il medesimo apparato difensivo proteggeva il ponte sul Po di Piacenza, distrutto, nel 1317, da nove ganzerre pavesi, che stavano recandosi, su mandato di Matteo Visconti, a combattere a Cremona, il cronista ci informa che nell'occasione fu anche spezzata, in 4 parti, la catena di ferro che proteggeva l'opera⁴³.

In altre occasioni potevano essere realizzate opere difensive o castelli sulle rive per bloccare il passaggio delle imbarcazioni nemiche o di flotte fluviali, come la torre costruita dai bolognesi, allora alleati degli Scaligeri e dei Bonacolsi contro gli Estensi, nel 1306 a Solara, sul canale che collegava Modena a Ferrara, per impedire che si recasse soccorso con navi a Modena e Reggio⁴⁴; conosciamo poi il castello fatto erigere da Matteo Visconti nel 1315, con l'intento di bloccare Pavia, alla confluenza della Scrivia nel Po⁴⁵, e i castra sorti nel 1326, per opera dei parmigiani, con l'obiettivo di impedire il passaggio dei Bonacolsi e della loro flotta⁴⁶.

Ma il naviglio avversario poteva anche essere fermato con altri mezzi, nel 1358 Galeazzo II Visconti fece risalire il Po da Piacenza a una flottiglia, composta da ben 28 grosse navi incastellate, 7 barbotte, 6 ganzerre

⁴⁰ MARINUS SANUTUS, *Liber secretorum* cit., p. 54.

⁴¹ *Chronicon Parmense* cit., p. 182.

⁴² MARINUS SANUTUS, *Liber secretorum* cit., pp. 52-53.

⁴³ GUERINUS, *Chronica* cit., p. 405.

⁴⁴ C. CIPOLLA, *Documenti per la storia delle relazioni diplomatiche fra Verona e Mantova nel secolo XIV*, Venezia, Regia Deputazione Veneta di Storia Patria, 1907, doc. 28, pp. 87-89.

⁴⁵ MUSSATTUS, *De gestis* cit., coll. 667-668.

⁴⁶ *Chronicon Parmense* cit., p. 182.

⁴⁷ PIETRO DA RIPARIA, *Chronica* cit., p. 111. Anche il Torsello consigliava l'impiego, accanto alle navi più grandi, di piccole imbarcazioni, adatte a navigare nelle acque basse e con compiti di sorveglianza delle unità maggiori. MARINUS SANUTUS *Liber secretorum* cit., p. 58. Sulle operazioni militari intorno a Pavia, vedi: F. RO-

più altri legni minori, tutti ben dotati di fanti e balestrieri, con l'obiettivo di conquistare Pavia⁴⁷.

Durante la risalita incontrarono il naviglio pavese, preparato ad affrontarli, appoggiato ad uno steccato ligneo, che con tutta probabilità attraversava il fiume, quasi a formare una diga. Ne seguì un furioso combattimento, che vide vittoriosi i viscontei, i quali, oltre a catturare alcune navi pavesi, infransero lo steccato.

Con tutta probabilità qualcosa di analogo era già stato realizzato dal podestà di Padova Ansedisio Guidotti nel 1256 per impedire alle navi veneziane di risalire il Bacchiglione e altri corsi d'acqua e di attaccare Bovolenta, infatti nell'occasione il podestà, come riferisce Rolandino, aveva fatto "bloccare i fiumi"⁴⁸.

La logistica

In uno scenario caratterizzato dalla presenza di grandi fiumi, dove gli spostamenti via acqua potevano essere più veloci di quelli terrestri, oltre che più convenienti dal punto di vista economico⁴⁹, le navi rivestivano un ruolo fondamentale nella logistica.

Nei patti stipulati nel 1183 tra i comuni di Vercelli e di Casale⁵⁰, veniva prescritto che, in caso di guerra, quest'ultimo dovesse concedere libero transito sul Po agli uomini di Vercelli per nave, senza il pagamento di alcun pedaggio o dazio. Qualche anno dopo, nel 1198⁵¹, negli accordi stabiliti tra i due comuni, i casalesi erano tenuti a mantenere una o più barche sul Po e un numero sufficiente di nautae, per permettere il passaggio agli uomini di Vercelli ed ai milites della diocesi della stessa città inviati dal comune di Vercelli, senza che ad essi fosse richiesto «aliquo

MANONI, "Come i Visconti asediavano Pavia". Assedi e operazioni militari intorno a Pavia dal 1356 al 1359, "Reti Medievali - Rivista", VIII (2007), url:<<http://www.retimedievali.it>>.

⁴⁸ ROLANDINO, Vita e morte di Ezzelino da Romano (Cronaca), a cura di F. Fiorese, Milano, Fondazione Lorenzo Valla- Arnoldo Mondadori Editore, 2004, (Scrittori Greci e Latini), p. 356.

⁴⁹ D. CANZIAN, I castelli di passo e di fiume, in Per terre e per acque. Vie di comunicazione nel Veneto dal medioevo alla prima età moderna, a cura di D. Gallo - F. Rossetto, Padova, Il Poligrafo, 2003, p. 166.

⁵⁰ I biscioni, a cura di G.C. Faccio - M. Ranno, tomo I, volume II, Torino, Società Storica Subalpina, 1939, doc. 368, pp. 274-276.

⁵¹ Ivi, doc. 374, pp. 283-287.