

SOCIETÀ ITALIANA DEGLI STORICI DELL'ECONOMIA
IN COLLABORAZIONE CON
ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI" – PRATO

TRA VECCHI E NUOVI EQUILIBRI
DOMANDA E OFFERTA DI SERVIZI IN ITALIA
IN ETÀ MODERNA E CONTEMPORANEA

A CURA DI IGINIA LOPANE
CON LA COLLABORAZIONE DI E. RITROVATO

*Atti provvisori del quinto Convegno Nazionale S I S E
Torino 12-13 novembre 2004*

Avvertenza

Il contenuto è tratto dal cd-rom avente questo frontespizio e, salvo la diversa paginazione, è identico al seguente volume a stampa:

Società Italiana degli Storici dell'Economia, *Tra vecchi e nuovi equilibri domanda e offerta di servizi in Italia in età moderna e contemporanea. Atti del quinto Convegno nazionale, Torino, 12-13 novembre 2004*, a cura di Iginia Lopane - Ezio Ritrovato, Bari, Cacucci Editore, 2007

ISTITUTO INTERNAZIONALE DI STORIA ECONOMICA "F. DATINI"
PRATO –2006

David Celetti

IL SERVIZIO DI TRASPORTO DELLA CANAPA DA MONTAGNANA ALL'ARSENALE DI VENEZIA
IN ETÀ MODERNA

Contestualmente alla creazione, nel 1455, di vaste piantagioni di canapa nella pianura padovana volte a soddisfare le richieste di materia prima provenienti dalla capitale marciana, si manifestò l'esigenza di trasportare grandi volumi di fibra da Montagnana all'Arsenale. Tale servizio venne istituito ed organizzato dallo Stato sfruttando risorse private e con il fondamentale obiettivo di convogliare a Venezia elevate quantità di una merce voluminosa in condizioni spesso assai difficili. Si trattava, infatti, di trasferire diverse migliaia di libbre di canapa attraverso le strade della "bassa padovana" con il rischio di perdere, nella confusione dei mezzi, delle bestie e degli uomini, fasci di fibre, di non trovare un numero sufficiente di burchi, di non riuscire ad organizzare adeguatamente le tappe del viaggio su acqua, di non potere sorvegliare i barcaiuoli durante il percorso. Il risultato complessivo dell'operazione dipendeva, dunque, dall'efficienza della struttura organizzativa deputata alla gestione dei trasferimenti, un'operazione la cui complessità dipendeva dalle quantità di materia prima da trasportare, dalle condizioni dei tratti su strada e su acqua, nonché dalla portata dei carri e dei burchi impiegati.

Concentrando la nostra attenzione sul periodo cinque-secentesco, quando il servizio raggiunse struttura e caratteristiche definitive, ne presenteremo, innanzitutto, i principali elementi costitutivi (origini e schema organizzativo, personale coinvolto, quantità e valore della merce convogliata e mezzi utilizzati), per passare, poi, ad osservarne il concreto funzionamento seguendo un ipotetico viaggio da Montagnana alla Tana di Venezia. In conclusione svilupperemo alcune riflessioni sul costo dell'operazione.

1. ORIGINI E ORGANIZZAZIONE

A metà '400 la Serenissima creò tra Este, Montagnana e Cologna Veneta estese piantagioni di canapa¹. Il progetto, di spirito profondamente mercantilista², mirava a sostituire le importazio-

¹ Sulla creazione delle piantagioni "nazionali", cfr. F.C. LANE, *The Rope Factory and the Hemp Trade of Venice in the Fifteenth and Sixteenth Centuries*, «Journal of Economic Business History», 4 (1932), pp. 844-845; P.G. LOMBARDO, *Il problema della canapa nello Stato veneto ed il canonico E. Storni da Montagnana*, in *Contributi alla storia della chiesa padovana nell'età moderna e contemporanea*, a cura di A. GAMBASIN, Padova 1984, pp. 191-193; I. PASTORI BASSETTO, *La coltivazione ed il commercio della canapa nella Repubblica Veneta*, «Archivio Veneto», s. V, 141 (1993), pp. 11-14; D. CELETTI, *La canapa e l'Arsenale. Aspetti e problemi della gestione di una fibra strategica nella Repubblica Veneta d'Età Moderna*, «Studi Storici Luigi Simeoni», 54 (2004), pp. 119-120,

ni, provenienti soprattutto dall'area emiliana³, con raccolti “nazionali”⁴. La produzione fu avviata in breve tempo, per imposizione del Senato, obbligando conduttori e proprietari a dedicare alla fibra un campo per ogni paio di buoi posseduti, diffondendo, secondo i consigli di un agronomo bolognese⁵, le migliori procedure di coltivazione dell'epoca e dotando, nel contempo, il territorio di una complessa rete di canali, maceratoi e magazzini⁶. Gli agricoltori dovettero quindi fornire

129-130; D. CELETTI, *Strumenti e modalità di gestione di un bene strategico: i rifornimenti di canapa a Venezia e in Inghilterra tra il XVI ed il XVIII secolo*, «Atti dell'Istituto Veneto di Scienze, Lettere ed Arti», 162 (2003-2004), pp. 380-381.

² La decisione si iscrive, infatti, in un classico schema di politica mercantilista. Cfr. E. LEVASSEUR, *Coup d'oeuil sur l'évolution des doctrines et des intérêts économiques en France*, «Revue Economique Internationale» 1 (1904), pp. 6-8; R. H. BAINTON, *Changing Ideas and Ideals in the Sixteenth Century*, «The Journal of Modern History» 4 (1936), pp. 438-439; D.G. COLEMANN, *Eli Heckscher and the Idea of Mercantilism*, «The Scandinavian Economic History Review» 1-2 (1957), pp. 18-19; A.W. COATS, *In Defence of Heckscher and the Idea of Mercantilism*, «The Scandinavian Economic History Review» 1-2 (1957), pp. 174-182; L. HERLITZ, *The Concept of Mercantilism*, «The Scandinavian Economic History Review» 1-2 (1957), pp. 18-19, pp. 113-116; R. CESSI, *L'opera storica di Gino Luzzatto*, «Nuova Rivista Storica» 49 (1965), pp. 29-34; H. DENIS, *Storia del pensiero economico*, Milano 1986, pp. 108-110, 116-142; I. WALLERSTEIN, *Le Mercantilisme et la consolidation de l'économie-monde européenne. 1600-1750*, New York 1980, pp. 49-60, 74-86; H. DENIS, *Storia del pensiero economico*, Milano 1986, pp. 108-110, 116-142; E. SCREPANTI, S. ZAMAGNI, *Profilo di storia del pensiero economico*, Roma 1989, pp. 36-44; J. DAY, *Money and Finance in the Age of Merchant Capitalism*, Oxford 1999, pp. 6-7; L. ROBBINS, *La misura del mondo. Breve storia del pensiero economico*, Milano 2001, pp. 92-104; R. FAUCCI, *Breve storia dell'economia politica*, Torino 2002, pp. 39-43.

³ C. PONI, *Coltivare e lavorare la canapa*, in *Storia dell'agricoltura italiana*, II, *Il Medioevo e l'Età Moderna*, a cura di G. PINTO, C. PONI, U. TUCCI, Firenze 2002, pp. 515-516.

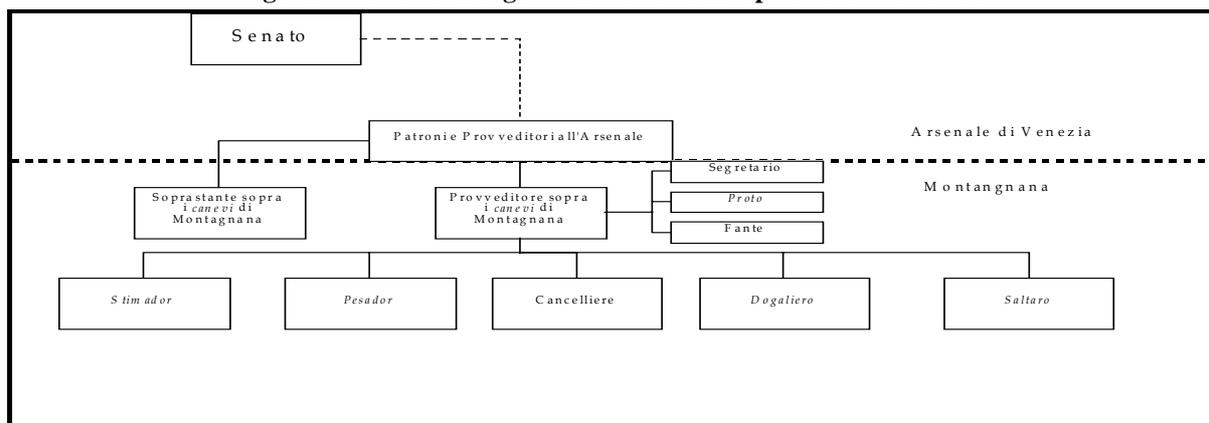
⁴ LANE, *The Rope Factory*, cit., p. 843.

⁵ «The luring of experts from foreign states» scrive a tal proposito Frederic Lane «was a common phase of the mercantilism of the times and it was essentially by this method that Venice broke the monopoly of Bologna» (LANE, *The Rope Factory*, cit., p. 844). L'idea di attribuire la direzione “tecnica” delle piantagioni di canapa ad un “esperto” fu un passaggio obbligato per un'agricoltura ancora ignara di questo tipo di coltivazione. La decisione sembra anticipare un tema che, sviluppato per la prima volta da Africo Clementi, sarebbe divenuto un importante argomento di discussione — e di innovazione — a partire dalla prima Età Moderna quando maturò la consapevolezza che soltanto persone realmente competenti e formate tramite studi specifici avrebbero potuto sfruttare al meglio le risorse disponibili ed assicurare l'effettivo progresso dell'agricoltura (G. BARBIERI, *Lavoro e produttività della terra nelle intuizioni di un agrarista padovano del secolo XVI: Africo Clementi*, «Economia e Storia», 1 (1972), pp. 15-16). Per quanto attiene all'origine del *Soprastante*, ricordiamo che Budrio, piccolo centro della campagna bolognese sito pochi chilometri a Nord-Est dalla capitale emiliana, era la patria della migliore canapicoltura d'Italia (A. BIGNARDI, *Le campagne emiliane nel Rinascimento e nell'età barocca*, Sala Bolognese 1978, pp. 20-24; C. VILLARI, *Cento ed il centese nel basso medioevo*, in *Storia di Cento. Dalle origini alla fine del XVI secolo*, a cura dell'Istituto Studi Girolamo Baruffaldi, Cento 1987, pp. 317-320; A. VINCENZI, *Geologia superficiale ed evoluzione idrografica del territorio centese*, in *Storia di Cento*, cit., pp. 29-32; G. GASPARRI, M. PELLEGRINI, *Lineamenti geologici della Pianura Padana ed evoluzione idrografica dell'area centese (Province di Ferrara e Bologna)*, in *La pianura e le acque tra Bologna e Ferrara. Un problema secolare*, Atti del Convegno di Studio tenutosi a Cento il 18-20 marzo 1983, Cento 1993, pp. 8-13; M.G. MUZZARELLI, *Vita e società centese fra XV e XVI secolo*, in *Cento e la Partecipanza agraria*, a cura di C. PONI, A. SAMARITANI, Ferrara 1999, pp. 104-107 e 114-115 e B. ANDREOLLI, *Le regole della partecipanza tra conservazione e innovazione*, in *Cento e la Partecipanza agraria*, cit., pp. 47 e 50-55).

⁶ Archivio di Stato di Venezia (di seguito A.S.V.), *Archivio Proprio Contarini*, 25 ottobre 1455; 20 gennaio 1456; 25 ottobre 1460; 21 novembre 1476; 11 aprile 1565; 19 febbraio 1582; 14 ottobre 1591; 1 febbraio 1592; 10 settembre

la terra ed il lavoro, mentre la Repubblica si impegnò a realizzare gli indispensabili investimenti in infrastrutture. I raccolti vennero prioritariamente venduti alla Casa ad un prezzo fissato dal Pregadi, mentre le quantità eccedenti poterono essere liberamente commercializzate⁷. Individuato l'ambito ed i termini di coltivazione e stabiliti i principi di cessione della materia prima all'Arsenale⁸, venne creata una complessa struttura di direzione, indirizzo e controllo, al fine di assicurare l'effettiva applicazione delle migliori pratiche agrarie e, quindi, il buon esito dell'operazione (fig. 1)⁹.

Figura 1 – Struttura organizzativa della canapicoltura “nazionale”.



Fonte: A.S.V., *Senato Mar*, Regg. 41-106; elaborazioni proprie.

1593; 18 ottobre 1594; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 25 ottobre 1455; 8 novembre 1561; 15 marzo 1578; 13 gennaio 1582; 18 novembre 1588; 31 gennaio 1591; 4 giugno 1594; 29 agosto 1600; 25 marzo 1600; 16 ottobre 1603; 30 giugno 1605; b. 538, 9 dicembre 1530; 9 aprile 1567; 2 agosto 1573; 22 gennaio 1589; 1 febbraio 1592; b. 536, 15 ottobre 1785; Archivio di Stato di Padova (di seguito A.S.P.), *Fondo canapi*, b. 2266, 31 ottobre 1759; 29 settembre 1764; 30 luglio 1764; 4 maggio 1792; 28 luglio 1783; b. 2268, 5 settembre 1778; 2 ottobre 1778; 30 luglio 1785. Rileviamo che la manutenzione delle infrastrutture veniva realizzata impiegando una Cassa, detta "Cassa stilli e maceratoi" (PASTORI BASSETTO, *La coltivazione ed il commercio della canapa*, cit., p. 58).

⁷ «La canapa veneta» puntualizza Ivana Pastori Bassetto «divenne così un prodotto di monopolio, un prodotto cioè di cui vi era un unico acquirente che fissava sia le quantità acquistate che il loro prezzo. Solo quando la domanda pubblica fosse stata soddisfatta, la fibra sarebbe potuta accedere ai mercati in regime di libera concorrenza, come un qualsiasi altro prodotto. E proprio l'esistenza di un doppio mercato fu la fonte continui contrasti tra le magistrature veneziane e i produttori» (PASTORI BASSETTO, *La coltivazione ed il commercio della canapa*, cit., p. 13).

⁸ A.S.V., *Archivio Proprio Contarini*, b. 26, 25 gennaio 1456; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 536, 15 ottobre 1785. Sui requisiti agrari e podologici della canapa, cfr. A. LOJACONO, *La canapa di Carmagnola*, Torino 1910, pp. 3-6; V. PEGLION, *Le nostre piante industriali: canapa, lino, bietola da zucchero, tabacco, ecc. ecc.*, Bologna 1919, pp. 3-7, 18-19; J. BESSONNEAU, *Historique des manufactures et usines de la société anonyme des filatures, corderie et tissages d'Angers*, Angers 1920, pp. 15-17; W. JAHN-DEESBACH, *Lein und Hanf*, in *Handbuch der Pflanzenernährung*, a cura di H. LINSER, Wien-New-York 1965, pp. 589-590; C. PONI, *Fossi e cavedagne benedicono le campagne*, Bologna 1982, p. 46; P. HOPPENBROUWERS, *Agricultural Production and Technology in the Netherlands AC 1000-1500*, in *Medieval Farming and Technology*, a cura di G. ASTILL, J. Langdon, Brill-Leiden-New York-Köln 1997, p. 106.

⁹ A.S.V., *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 22 novembre 1576; 15 novembre 1578; b. 538, 9 agosto 1532; 25 novembre 1562; 25 novembre 1569; 18 gennaio 1564; 22 gennaio 1589; 7 ottobre 1591; 1 febbraio 1592; b. 541, 21 giugno 1663; A.S.P., *Fondo canevi*, b. 2275, 28 ottobre 1781.

Tale organizzazione risultò strettamente integrata a quella dell'Arsenale, articolata nel territorio e, al tempo stesso, capace di gestire ogni aspetto delle colture, dalla semina al raccolto, dalla macerazione alla consegna della materia grezza alla Casa¹⁰. Anche il trasporto, dunque, fu inserito tra i compiti dei rappresentanti di San Marco inviati nel Padovano¹¹ per garantire il puntuale soddisfacimento del fabbisogno del cantiere di Stato¹².

2. PROVVEDITORI, CAPITANI CONTADINI E BARCAIOLI

Il servizio era gestito da alcuni “funzionari” pubblici (il *Provveditore sopra i canevi* — sostituito, sul finire del '600 dal Podestà di Padova — ed il *Capitano* al comando del distaccamento di cavalleggeri) ed effettuato da contadini per il tratto su terra e da barcaioli per quello su acqua (fig. 2)¹³.

¹⁰ CELETTI, *La canapa e l'Arsenale*, cit., pp. 133-143.

¹¹ F. ROSSI, *Le magistrature*, in *Storia di Venezia*, XII, *Temi: Il mare*, Roma 1991, pp. 723-745; F. ROSSI, *L'arsenale: i quadri direttivi*, in *Storia di Venezia, dalle origini alla caduta della Serenissima*, V, *Il Rinascimento. Società ed economia*, a cura di A. TENENTI, U. TUCCI, Roma 1996, pp. 597-618; CELETTI, *La canapa e l'Arsenale*, cit., pp. 129-143.

¹² A.S.V., *Archivio Proprio Contarini*, b. 26, 18 gennaio 1564; 7 agosto 1568; 12 settembre 1581; 10 settembre 1593; *Compilazione leggi*, b. 107, 12 settembre 1581; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 12 settembre 1581; 11 aprile 1582; b. 538, 25 novembre 1569; 18 gennaio 1569; 6 gennaio 1588; 22 gennaio 1589; *Senato Secreta*, f. 190, 4 novembre 1711; *Senato Mar*, f. 333, 22 agosto 1640; *Savi Esecutori alle Acque, Adige*, Rotolo 1, Disegno 2; Rotolo 1, Disegno 3; A.S.P., b. 2266, 15 settembre 1735; 16 settembre 1764; 2 ottobre 1764; 16 ottobre 1764; b. 2267, 29 settembre 1750; 29 ottobre 1763; 9 novembre 1763.

¹³ A.S.V., *Archivio Proprio Contarini*, b. 26, 18 gennaio 1564; 7 agosto 1568; 12 settembre 1581; 10 settembre 1593; *Compilazione leggi*, b. 107, 12 settembre 1581; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 12 settembre 1581; 11 aprile 1582; b. 538, 25 novembre 1569; 18 gennaio 1569; 6 gennaio 1588; 22 gennaio 1589; *Senato Secreta*, f. 190, 4 novembre 1711; *Senato Mar*, f. 333, 22 agosto 1640; *Savi Esecutori alle Acque, Adige*, Rotolo 1, Disegno 2; Rotolo 1, Disegno 3; A.S.P., b. 2266, 15 settembre 1735; 16 settembre 1764; 2 ottobre 1764; 16 ottobre 1764; b. 2267, 29 settembre 1750; 29 ottobre 1763; 9 novembre 1763.

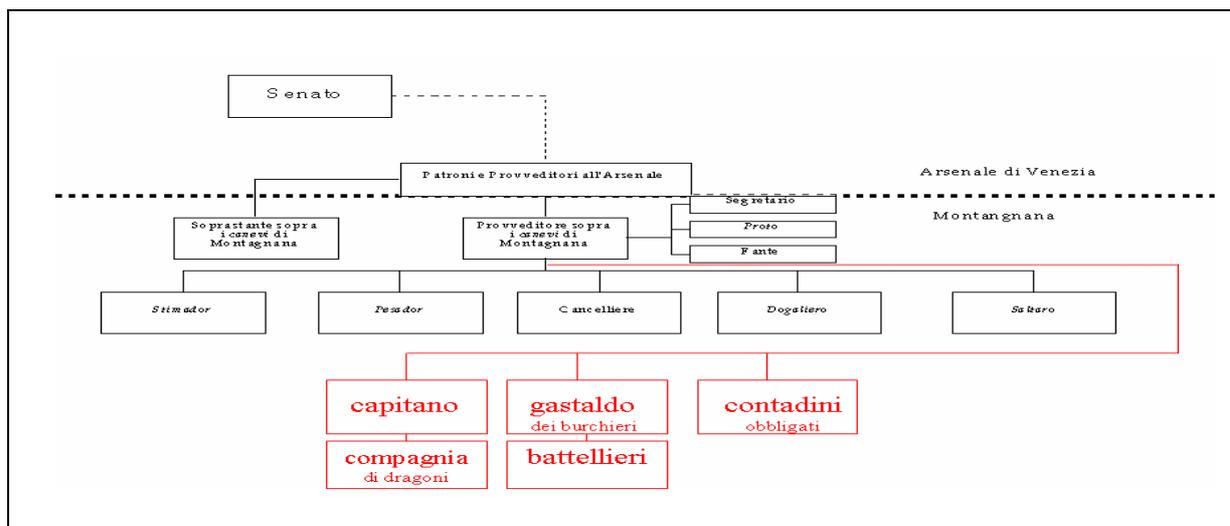
Il *Provveditore sopra i canevi*, distaccato ogni anno dal Senato a Montagnana¹⁴, dirigeva la produzione in ogni suo aspetto, fungeva da collegamento tra le piantagioni padovane e l'Arsenale, coordinava le procedure d'acquisto e, dopo il raccolto, organizzava il trasporto dalla Terraferma alla capitale. Quest'ultimo compito implicava innanzitutto di controllare che tutto il raccolto venisse ammassato presso la Tana di Montagnana (fig. 3)¹⁵, di selezionare e registrare le quantità e qualità destinate alla Casa su appositi "bollettini", di determinare, in funzione dei volumi rilevati, il numero dei carri e degli uomini necessari al viaggio, di predisporre, sulla base delle indicazioni del Senato ed in accordo con il rappresentante dei barcaioi, il relativo compenso, nonché di prevedere, assieme al *Capitano* dei cavalleggeri, il percorso su terra, i tempi di transito, le tappe, il luogo del bivacco notturno, ed, infine, la durata della navigazione lagunare. Erano stato così creato ogni presupposto perché il viaggio, accuratamente pianificato, si svolgesse al riparo da ogni imprevisto¹⁶.

¹⁴ Inizialmente il Provveditore si stabilì a Montagnana per l'intera annata, poi, dal 1621 per un periodo non superiore a quattro mesi, concentrati nei momenti di semina, raccolto e spedizione. Questo provvedimento, preso nel tentativo di contenere le spese, contribuì senza dubbio a diminuire l'impegno dei coloni e la qualità del prodotto, in quanto, interpretato come segnale di minore interesse del potere centrale nei confronti della coltura padovana, indusse gli agricoltori ad applicare i metodi di coltivazioni più semplici ed immediati, anche se in contrasto con le prescrizioni della buona "canapicoltura". I risultati ne risentirono profondamente e l'assenza di un rappresentante del potere centrale fu presto correlata alla perdurante decadenza vissuta da Montagnana durante il XVII secolo. Il conflitto tra una permanenza troppo costosa e la necessità di verifica trovò soluzione solo con il trasferimento della funzione dall'ambito di responsabilità dei Patroni e Provveditori all'Arsenale a quello del Podestà di Padova, decisione, presa nel 1670 la quale comportò la soppressione della carica di Provveditore sopra i *canevi* ed il passaggio dei compiti alla "magistratura" cittadina. Il provvedimento si rivelò favorevole sia alle finanze pubbliche, sia alle colture, più fermamente mantenute sotto il controllo dello Stato tramite un funzionario maggiormente inserito nella realtà locale (A.S.V., *Archivio Proprio Contarini*, b. 26, 25 gennaio 1456; 21 novembre 1476; 23 maggio 1549; 18 gennaio 1564; 13 ottobre 1592; 28 ottobre 1593; 18 ottobre 1594; 24 ottobre 1594; 25 ottobre 1460; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 22 novembre 1576; 15 novembre 1578; b. 538, 9 agosto 1532; 25 novembre 1562; 25 novembre 1569; 18 gennaio 1564; 22 gennaio 1589; 7 ottobre 1591; 1 febbraio 1592; b. 541, 21 giugno 1663; A.S.P., *Fondo canevi*, b. 2275, 28 ottobre 1781. Cfr. anche LANE, *The Rope Factory and the Hemp Trade*, cit., pp. 834-838, 843-847; LOMBARDO, *Il problema della canapa*, cit., pp. 190-192, 194-201; PASTORI BASSETTO, *La coltivazione ed il commercio della canapa*, cit., pp. 9-18 e CELETTI, *La canapa e l'Arsenale*, cit., pp. 129-143).

¹⁵ A.S.V. *Archivio Proprio Contarini*, 13 settembre 15014 settembre 1525; 11 agosto 1533; 28 settembre 1540; 1 febbraio 1592; 15 dicembre 1592; 28 gennaio 1593; *Arti*, b. 143, 4 aprile 1711; 30 ottobre 1733; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 13 settembre 1550; 28 gennaio 1593; b. 538, 20 novembre 1562; 1 febbraio 1592; b. 541, 4 settembre 1525; 18 maggio 1615; *Senato Mar*, f. 333, 22 settembre 1640; f. 335, 7 dicembre 1640; f. 348, 14 ottobre 1642 e f. 535, 4 marzo 1664.

¹⁶ A.S.P., b. 2266, 15 settembre 1735; 16 settembre 1764; 2 ottobre 1764; 16 ottobre 1764; b. 2267, 29 settembre 1750; 29 ottobre 1763; 9 novembre 1763.

Figura 2 – Struttura organizzativa della canapicoltura “nazionale” e del servizio di trasporto della canapa da Montagnana a Venezia.



Fonte: A.S.V., *Senato Mar*, Regg. 41-106 e elaborazioni proprie

L'ufficiale al comando del convoglio era, accanto al Provveditore, una delle figure centrali nell'intero processo¹⁷. Egli non aveva soltanto compiti di “pubblica sicurezza”, (consistenti, per l'essenziale, nella sorveglianza e protezione delle fibre da tentativi di furto), ma doveva anche prendere in carico e conservare i documenti rappresentativi della merce (le cosiddette “bollette” in cui si iscrivevano le quantità e qualità caricate), liberare la via prima del passaggio dei carri, impedire l'avvicinamento di individui estranei all'operazione durante il transito, gestire i rapporti con i barcaioli e coordinare, durante l'intero percorso, mezzi e uomini per evitare ogni ostacolo al loro procedere¹⁸. Nel tratto fluviale, il *Capitano* manteneva le mansioni di controllo, mentre la gestione del convoglio era garantita in collaborazione con il *Gastaldo dell'arte dei burchieri*¹⁹. Quest'ultimo, in rappresentanza dei singoli “padroni”, assicurava la disponibilità del numero di imbarcazioni necessarie²⁰, sottoscriveva il contratto predisposto dal Provveditore e presentatogli

¹⁷ A.S.V., *Archivio Proprio Contarini*, b. 26, 18 gennaio 1564; 7 agosto 1568; 12 settembre 1581; 10 settembre 1593; *Compilazione leggi*, b. 107, 12 settembre 1581; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 12 settembre 1581; 11 aprile 1582; b. 538, 25 novembre 1569; 18 gennaio 1569; 6 gennaio 1588; 22 gennaio 1589; A.S.P., b. 2266, 15 settembre 1735.

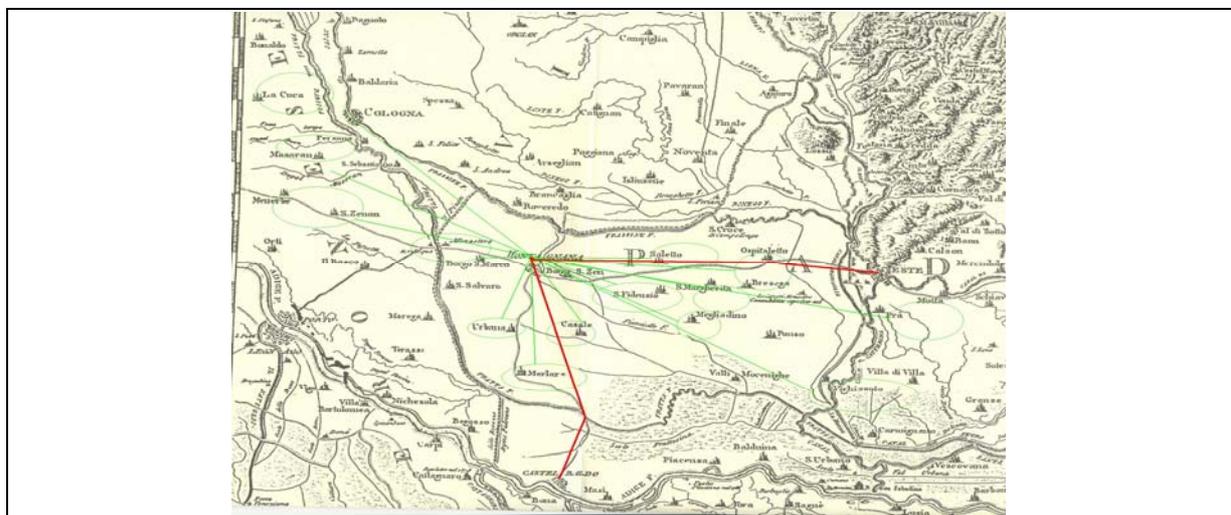
¹⁸ A.S.P., *Fondo canapi*, b. 2266, 8 settembre 1764; 16 settembre 1764; 19 settembre 1764; 26 settembre 1764; 2 ottobre 1764; 16 ottobre 1764; b. 2267, 16 novembre 1750; 25 ottobre 1763; 29 ottobre 1763; 31 ottobre 1763; 7 novembre 1763; 9 novembre 1763; 2 novembre 1763; b. 2268, 5 settembre 1778; b. 2313, 26 ottobre 1784; 1 dicembre 1784.

¹⁹ A.S.V., *Archivio proprio Contarini*, b. 26, 7 agosto 1568; 12 settembre 1581; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 13 settembre 1576; 11 aprile 1585; A.S.P., *Fondo canapi*, b. 2266, 8 settembre 1764; 16 settembre 1764.

²⁰ Le imbarcazioni utilizzate erano burchi di media o piccola stazza. Sui burchi, cfr. *Burchio*, in F. PIQUÉ, *Dizionario di Marina*, Milano 1879, p. 93; S. ANSELMI, *Per la storia economica del piccolo cabotaggio: l'attività di un burchio*

dal *Capitano*, riceveva da quest'ultimo i documenti descrittivi della merce (le “bollette”), dirigeva la navigazione fino all'Arsenale e, giunto a destinazione, consegnava le “bollette” al custode della Tana, concludendo così l'operazione²¹.

Figura 3 – Il trasporto dalle zone di produzione a Montagnana (linee verdi) e da Montagnana ai porti fluviali (linee rosse).



Fonte: *Carte nouvelle du Padouan*, Paris 1797; elaborazioni proprie.

Accanto alle funzioni “direttive” ora descritte, all'operazione partecipavano, naturalmente con incarichi esecutivi, i barcaioli ed i contadini. I primi erano “assoldati” dal *Gastaldo* e ricevevano la remunerazione prevista dagli accordi stretti con l'amministrazione veneziana²². Gli agricoltori, invece, erano obbligati per legge a convogliare le fibre, una volta macerate, seccate e sottoposte ad una prima pulitura, dai campi alla Tana di Montagnana e da lì fino al porto fluviale (fig. 3)²³, fornendo i carri, i buoi e gli uomini necessari. I contadini padovani erano altresì sogget-

adriatico, «Nuova Rivista Storica», 62 (1978), pp. 524-529, 535-540 e Appendice VII; G. FASOLI, *Navigazione fluviale e porti sul Po*, in *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, II, Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto Medioevo, Spoleto 1978, pp. 590-591; S. ANSELMI, *Adriatico: Studi di storia. Secoli XIV-XIX*, Ancona 1991, pp. 53-57; A. TOSI, *La cantieristica e la navigazione fluviale a San Benedetto Po (Mantova)*, in *Imbarcazioni e navigazione del Po. Storia, pratiche, tecniche, lessico*, a cura di F. FORESTI, M. TOZZI FONTANA, Bologna 1999, pp. 129-131.

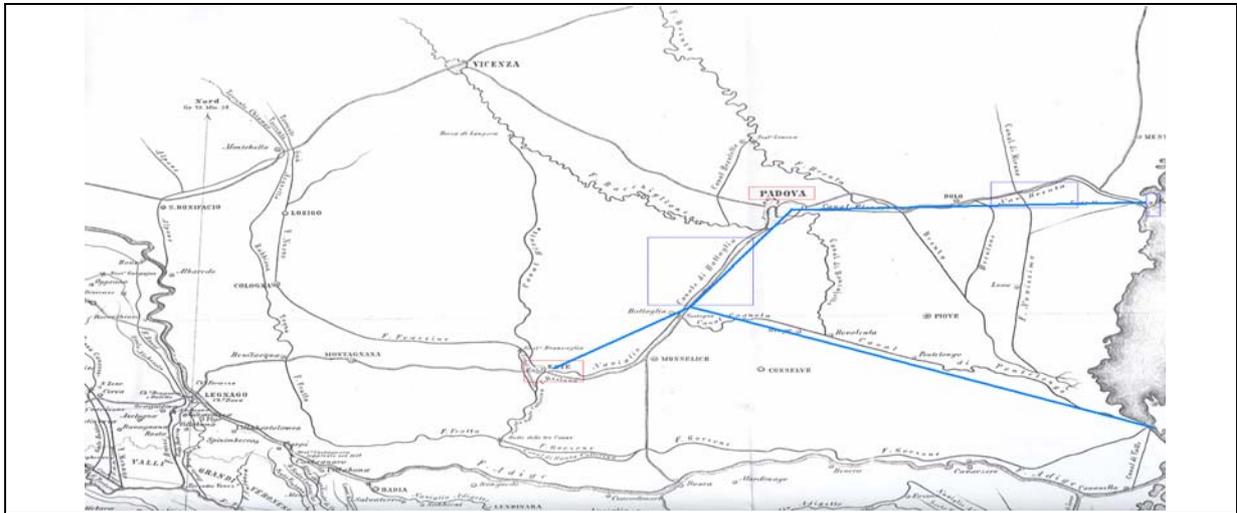
²¹ A.S.P., 25 ottobre 1763; 29 ottobre 1763; 31 ottobre 1763; 7 novembre 1763.

²² Alla fine del '500, ad esempio, veniva concesso ad ogni barcaiolo un compenso pari a 26 lire per ogni mazzo caricato alle quali si aggiungevano 4 lire per viaggio effettuato (A.S.V., *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 538, 12 settembre 1581). Considerando che i burchi impiegati trasportavano in media 200 mazzi per un totale di circa 3.130 libbre, otteniamo che il trasporto fluviale costava 5.204 lire a burchio. Per ogni carro, invece, si pagavano dai 50 ai 60 soldi, pari, dato il rapporto di 20 soldi per lira, a 2,5 – 3 lire per carro (A.S.V., *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 538, 12 settembre 1581; A.S.P., *Fondo canapi*, 15 settembre 1735).

²³ I porti fluviali prescelti erano Este, sul Frassine, o, in caso di trasporti particolarmente voluminosi, Castelbaldo sull'Adige. In effetti, quando il peso della merce comportava l'impiego di grossi burchi, occorreva abbandonare la via del Frassine, la cui portata relativamente ridotta obbligava all'impiego di battelli di medie dimensioni, e, volgendo a Sud, utilizzare l'Adige per raggiungere, da Castelbaldo, Porto Fossone e da lì Venezia (A.S.V., *Archivio*

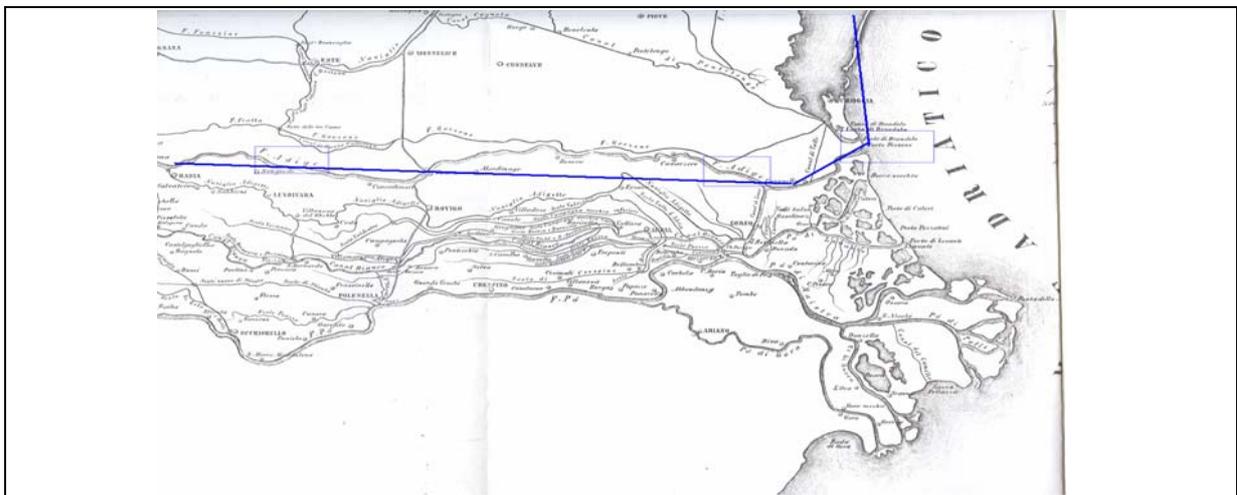
ti al riassetto delle strade dopo il passaggio dei mezzi, che, dati i volumi in transito, la struttura delle reti viaria dell'epoca ed il peso del convoglio, erano tanto rovinate da risultare impraticabili.

Figura 3 – Il trasporto fluviale via Este (Este-Canale di Battaglia-Padova-laguna)..



Fonte: Mappa idrografica del bacino fra Adige e Po da Mantova al mare, Verona 1867; elaborazioni proprie.

Figura 4 – Il trasporto fluviale via Castelbaldo (Castelbaldo-Adige-laguna).



Fonte: Mappa idrografica del bacino fra Adige e Po da Mantova al mare, Verona 1867; elaborazioni proprie.

proprio Contarini, b. 26, 7 agosto 1568 e 12 settembre 1581; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 13 settembre 1576; 11 aprile 1585; *Savi Esecutori alle Acque, Adige*, Rotolo 1, Disegno 2; Rotolo 1, Disegno 3. Cfr. *Castelbaldo*, in C. MARCATO, *Dizionario di toponomastica. Storia e significato dei nomi geografici italiani*, Torino 1990, p. 161).

Per il loro impegno ricevevano un indennizzo determinato forfaitariamente da Venezia²⁴, sufficiente, in teoria, per garantire una modesta remunerazione del lavoro, in realtà capace appena di coprire i costi relativi al nutrimento degli animali ed alla manutenzione dei mezzi. La costrizione suscitava naturalmente innumerevoli proteste, sia per il basso prezzo corrisposto, sia per la fatica che comportava il convogliare tali carichi su strade mal tenute, piene di buche, avvallamenti e fango. Gli obbligati rivolgevano “suppliche” a Venezia per ottenere maggiori compensi o, più spesso, esenzioni dall’imposizione. Pressato da tali domande il Senato concesse talvolta incrementi della remunerazione, ma si oppose sempre ad esoneri che, rilevava non senza aderenza alla verità, creavano solo ingiustizie tra i contadini. Così in una *parte* del Senato del 1569 si legge a tal proposito che

«De cetero sia concesso oltre alli soldi 30 sopraddetti per cadaun carro di 1.000 miara che havere debbano quelli che condurranno et caricherrano detti canevi alle vie delle denari della Signoria Nostra soldi 20 si che compresi alle 30 debbano havere in tutto soldi 50 per cadaun carro de canevi acciò che senza interesse loro possano fare il servitio della Signoria Nostra al quale sono obligati dato che si videro molti che con terminationi di Rettori, Sindaci, et altri Rappresentanti nostri sono stati fatti esenti di condurre detti canevi, sia preso et terminato che, per ovviare a questo et acciò che l’obligatione sia quanto più si possa eguale con beneficio di tutti li sudditi nostri, tutte le esentioni fatte per li Rettori, Sindaci et altri Rappresentanti nostri ad alcuno sia esso a essere chi si voglia [...] siano tagliate, cassate et annullate non essendo honesto che con taluni si habbino potuto fare esention ma tutti debbano fare la parte et carrettata sua senza distintion»²⁵.

Appurata la logica del sistema, emerge, tuttavia, una questione: cosa accadeva a chi non disponeva di carri adeguati o di un numero sufficiente di animali da traino? Non vi è dubbio, dato il contesto in cui si svolgevano i trasferimenti, che il conduttore privo di mezzi rientrasse nella categoria di chi poteva pretendere a giusto titolo le esenzioni di cui parlava il provvedimento senatoriale ora riferito. Il medesimo atto, tuttavia, sottolineando come «in ogni carro bisogna mettere sei e più paia di buoi et altrettanti homini»²⁶, lascia intuire che, coloro i quali non possedevano mezzi, dovevano contribuire al trasporto con la propria persona ed i propri animali.

3. VOLUMI, CARRI E BURCHI

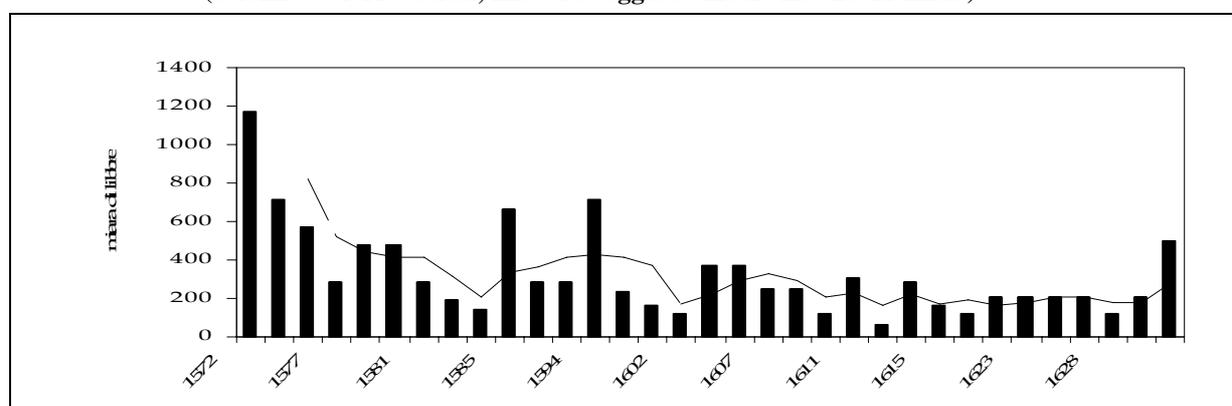
La complessità del servizio, come già è stato accennato, dipendeva dalle quantità di mercanzia da caricare, dai tratti del percorso effettuato su strada e su acqua, dalle caratteristiche dei

²⁴ Durante il secondo Seicento il compenso si assestò a circa 6 soldi ogni 100 libbre trasportate, pari a circa 60 soldi a carro, ossia, dati i 6 uomini considerati necessari a condurlo, circa 10 soldi a persona, pari a 0,5 lire (A.S.V., *Archivio proprio Contarini*, b. 526, 24 agosto 1563).

²⁵ A.S.V., *Patroni e Provveditori all’Arsenale*, b. 538, 25 novembre 1569.

mezzi impiegati, ossia dalla portata di carri e burchi, e, infine, dal costante pericolo di furto, un fenomeno a sua volta correlato alle regole che facevano delle fibre un genere di monopolio ed al livello del compenso erogato agli agricoltori, troppo basso per non indurli a ricercare guadagni aggiuntivi²⁷. Per quanto attiene alle quantità inviate dal Padovano a Venezia, esse sono determinabili fino al 1639 sulla base degli atti di autorizzazione d'acquisto emessi dal Senato, che evidenziano una media di 200.000 libbre annue (graf. 1). Successivamente, date le modifiche nella gestione delle compere, che imposero ai conduttori la consegna totale dei raccolti e la conseguente assenza di specifici contratti, dobbiamo affidarci a stime²⁸. Considerando che, in quegli anni, la canapicoltura veneta subì una forte crisi²⁹, gli acquisti sono stati prudenzialmente valutati ad una media di 100.000 libbre all'anno³⁰.

Grafico 1 - Acquisti di canapa "nazionale". 1571-1648
(colonne: valori assoluti; linea tratteggiata: media mobile triennale).



Fonte: A.S.V., Senato Mar, Regg. 41-135

²⁶ Ivi, *Archivio proprio Contarini*, b. 526, 24 agosto 1563.

²⁷ A.S.P., *Fondo canapi*, b. 2266, 8 settembre 1764; 16 settembre 1764; 19 settembre 1764; 26 settembre 1764; 2 ottobre 1764; 16 ottobre 1764; b. 2267, 16 novembre 1750; 25 ottobre 1763; 29 ottobre 1763; 31 ottobre 1763; 7 novembre 1763; 9 novembre 1763; 2 novembre 1763; b. 2268, 5 settembre 1778; b. 2313, 26 ottobre 1784; 1 dicembre 1784

²⁸ A.S.V., *Senato Zonta*, Reg. 1, c 140v; c 143v; 2, c 98v; *Senato Mar*, Reg. 41, c 75r; 43, c 35r; c 41v; 44, c 135r; c 138v; c 147vc 197r; 45, c 56v; c 173r; 46, c 94r; 47, c 97r; c 104v; c 213v; 62, c 61v; f. 163, 13 settembre 1604; Reg. 64, c 142v; c 148v; f. 168, 14 gennaio 1604; Reg. 65, c 108r; 67, c 56r; 68, c 70r; 69, c 20; 70, c 82r; 71, c 39v; c 144v; c 197v; 73, c 103r; 76, c 179r; c 198r; 79, c 99v; c 18r; 81, c 138r; 82, c 165r; 85, c 196v; 86, c 236r; 97, c 217v; c 221v e 102, c 131v.

²⁹ Cfr. D. CELETTI, *Il prezzo della canapa in Età Moderna. L'interazione del mercato, della moneta e dello Stato nella determinazione del valore di una fibra "strategica"*, «Storia Economica», VI (2003), pp. 17-24; CELETTI, *La canapa e l'Arsenale*, cit., pp. 143-162.

³⁰ Questo livello venne mantenuto pressoché inalterato fino alla metà del Settecento, quando ancora variava tra la 150.000 e le 100.000 libbre all'anno. Successivamente le quantità richieste dall'Arsenale aumentarono sensibilmente, per stabilizzarsi, negli ultimi vent'anni della Repubblica, attorno al 1.500.000 libbre. Parallelamente si ampliarono anche le terre coltivate a fibra, che, nel 1788, superarono i 10.000 campi nei territori di Montagnana, Cologna, Este, Vicenza, Verona e nel Polesine, riflesso sia dell'aumentato fabbisogno pubblico, sia dell'espansione del mercato privato (PASTORI BASSETTO, *La coltivazione ed il commercio della canapa*, cit., pp. 64-65, appendice 1 e appendice 2).

				dini
1572	19	76	596	3.576
1572	18	72	573	3.438
1574	23	92	715	4.290
1576	9	36	286	1.716
1576	9	36	286	1.716
1577	9	36	286	1.716
1579	15	60	477	2.862
1580	15	60	477	2.862
1581	9	36	286	1.716
1582	6	24	190	1.140
1583	4	16	143	858
1585	21	84	667	4.002
1586	9	36	286	1.716
1587	9	36	286	1.716
1594	15	60	477	2.862
1594	7	28	239	1.434
1597	7	28	233	1.398
1601	5	20	165	990

				dini
1602	4	16	124	744
1604	12	48	372	2.232
1605	12	48	372	2.232
1607	8	32	248	1.488
1608	8	32	248	1.488
1609	4	16	124	744
1611	10	40	310	1.860
1612	2	8	62	372
1613	9	36	289	1.734
1615	5	20	165	990
1618	4	16	124	744
1621	6	24	207	1.242
1623	6	24	207	1.242
1624	6	24	207	1.242
1627	6	24	207	1.242
1628	4	16	125	750
1631	6	24	207	1.242
1639	16	64	500	3.000
Dal 1640	4	16	100	600

Fonti: A.S.V., *Senato Mar*, Regg. 41-135 e elaborazioni proprie.

Per quanto attiene al personale impiegato, possiamo stimare che non superò i sei uomini per carro³³, necessari per governare gli animali e sospingere i mezzi in strade dissestate e cosparse di buche ed avvallamenti, nonché per attendere alle operazioni di carico e scarico, ed i tre o quattro marinai per burchio³⁴, il che implicava una mobilitazione complessiva di parecchie centinaia di uomini, senza contare, ovviamente, i soldati di scorta (tab. 2).

Già queste cifre permettono di ricostruire l'entità delle "carovane" e la gravità del problema organizzativo ad esse sottostante, tanto più che il tratto su terra risultava particolarmente disagiata per colonne composte da tanti uomini e mezzi³⁵. Se «le strade ruinate», che «producevano grandissimo maleficio alli mezzi et animali»³⁶, avrebbero consigliato di suddividere l'operazione in numerose consegne, l'imperativo della sorveglianza obbligava invece ad accentrare l'operazione, in quanto era più facile vigilare su un lento, ma unitario, convoglio³⁷.

³³ Per il trasporto si prevedeva che ogni carro fosse condotto da «sei e più paia di buoi e altrettanti homini» (A.S.V., *Patroni e provveditori all'Arsenale*, b. 538, 25 novembre 1569).

³⁴ Cfr. ANSELMINI, *Per la storia economica del piccolo cabotaggio*, cit., pp. 519-520, 530.

³⁵ A.S.V., *Senato Mar*, f. 189, 16 dicembre 1610; f. 341, 4 settembre 1641; f. 342, 2 novembre 1642; f. 344, 22 marzo 1642; f. 674, 6 marzo 1688; *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 531, 12 marzo 1601; b. 537, 23 novembre 1594; b. 538, 1 febbraio 1592; *Arti*, b. 143, atto 102; b. 144, 11 gennaio 1647; 11 agosto 1729 e A.S.P., *Fondo canapi*, b. 2268, 25 agosto 1778.

³⁶ Ivi, *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 537, 11 aprile 1585.

³⁷ Ivi, b. 538, 25 novembre 1569.

Anche il Senato, del resto, aveva raccomandato di fare in modo che «li carri» viaggiassero «unitamente et senza confusione»³⁸.

La via seguita era, di solito quella che da Montagnana conduceva, su uno percorso di circa 9 miglia, direttamente a Castelbaldo (figg. 2, 4), da dove, utilizzando le acque dell'Adige³⁹, era possibile impiegare burchi di medie e grosse dimensioni. Talvolta la ridotta consistenza del carico consentiva di scegliere la strada di Este, percorrendo circa 12 miglia, ma accorciando notevolmente il tragitto fluviale (figg. 2, 3).

4. DAI CAMPI AL MARE

Una volta che la canapa era stata raccolta, macerata e sottoposta alle prime lavorazioni, normalmente eseguite presso la casa colonica, essa veniva trasportata da ciascun conduttore presso la Tana od il castello di Montagnana, dove gli *stimatori* e i *pesatori* del *Provveditore* selezionavano le fibre migliori, procedevano al loro acquisto e, pesatele, calcolavano il volume complessivo da inviare a Venezia. Rapportando quest'ultimo risultato alla capacità di carico dei mezzi disponibili si determinava, poi, il numero di carri e di burchi necessari per il trasporto. Individuati tali parametri, il *Provveditore*, chiedeva alla guarnigione di Padova di inviare un distaccamento di cavalleria e, assieme all'ufficiale comandante, predisponeva il "concentramento" della "carovana" alle porte di Montagnana e ne verificava le condizioni. Seguivano le operazioni di carico e, successivamente, l'ordine di partenza sulla strada che conduceva a Castelbaldo o ad Este⁴⁰ (figg. 3, 4)⁴¹. L'evento doveva essere veramente imponente: proviamo ad immaginare una

³⁸ A.S.P., *Fondo canapi*, b. 2276, 9 novembre 1763.

³⁹ L'Adige permetteva una maggiore facilità di navigazione rispetto al Frassine. Esso rappresentava all'epoca la più importante arteria di comunicazione tra la Serenissima e la Terraferma ed era incontrastato dominio dei "burchi" e dei "barcari". Impiegato per trasportare merci e uomini già in epoca romana, come testimoniano i resti degli argini e quelli di un grande ponte, il fiume, dopo avere congiunto Verona con Colonia, Montagnana, Este, Tribano e Pontecasale, sfociava dieci chilometri più a Nord rispetto al punto attuale. Durante l'alto Medio Evo, in tempi di occupazione longobarda, il suo corso si allontanò da Este, "scivolando" verso Sud, forse in conseguenza della grande rotta del 589 raccontata da Paolo Diacono, e seguì poco a poco una nuova traiettoria che lo portò a sboccare non più presso Chioggia ma vicino a Brondolo. Nel 950 una nuova rotta, avvenuta a Vangadizza, pochi chilometri a Sud di Legnago, provocò un'ulteriore deviazione che, tra l'altro, diede alla luce il così detto "Adigetto", spontaneo ramo secondario, divenuto poi il letto principale del fiume; nei secoli dell'alto Medio Evo, infine, i frequenti "straripamenti" causarono ulteriori deviazioni del corso e la foce, spostatasi verso meridione, venne gradualmente ad assumere l'attuale configurazione. Cfr. R. ALMAGIÀ, *L'Italia*, II, Torino 1959, pp. 883-885.

⁴⁰ Il Frassine nasce a Recoaro, dove è chiamato Agno. In seguito, dopo essere sceso verso Valdagno, Trissino e Montebello con un corso di circa sei chilometri da maestro a scirocco, prende il nome dal torrente Guà con il quale si unisce. Passato il ponte di Montebello, tra Lonigo, dove riceve le acque del fiumicello Brentola, e Colonia Veneta, è detto Fiume Novo, mentre da Montagnana, dove, volgendosi, fluisce a scirocco e corre fino ad Este fiancheggiando a sinistra i colli Berici ed Euganei che lo separano dal Bacchiglione, assume il nome di Frassine. Passato Este, fluisce nuovamente a mezzogiorno, unendosi sulla destra alle acque della Fratta, per proseguire poi a levante sotto il nome di Gorzone, volgendo, dopo avere corso per un buon tratto parallelamente all'Adige, a greco,

lunga colonna di carri, conducenti e buoi preceduta, attorniata e seguita dai dragoni, la quale, nel frastuono di ruote, zoccoli ed urla di uomini, avanzava su una lunghezza di qualche miglio⁴², tra buche, fango e sassi sulle mal tenute vie che, attraverso la campagna, portavano al fiume ed al mare. Al di là dei contadini piegati all'ennesima angheria, molti dovevano ammirare uno spettacolo a dir poco straordinario e pensare, come anche noi spontaneamente faremmo, che una fibra a cui si riservava un simile trattamento doveva di certo essere un bene di cospicuo valore e di strategica rilevanza per la Serenissima.

Una volta giunti al porto fluviale la parte più complessa del trasporto era stata superata e la buona conclusione del viaggio dipendeva soprattutto dalla condizione delle barche e dalla vigilanza del *Capitano*. L'ufficiale doveva in primo luogo predisporre un adeguato controllo dei carri che, riuniti per quanto possibile in un unico luogo, attendevano l'imbarco delle fibre. Nel frattempo, fatto venire «tosto a sé il gastaldo dei burchi di quel traghetto», confermava le condizioni pattuite e controllava i mezzi⁴³, per vedere se erano «ben allestiti, stagni e capaci ad collocare sotto coperta il canervo stesso al fine che non possa risentire detrimento sopra il percorso»⁴⁴. Se tutto era regolare, autorizzava il carico e, disposti i soldati tra i carri e le barche, ne sorvegliava la corretta attuazione. Una volta completata l'operazione stabiliva il percorso e le tappe serali, organizzando il tragitto dei militari che seguivano il convoglio e, durante i bivacchi notturni, piantonavano i battelli per evitare che vi si avvicinassero estranei ai quali si sarebbe potuta vendere la

puntare, poi, decisamente a Nord-Est, e giungere al mare a Brondolo, dove contribuisce a formare la foce del Brenta (L. TORCHIO, *Relazione sui fiumi "Fratta-Gorzone" e "Guà-Frassine"*, in *Studi e monografie in occasione del centenario di fondazione 1870-1970 del consorzio di bonifica "vampadore"*, Padova 1971, p. 53).

⁴¹ Si veda la descrizione del percorso seguito dai carri e dai burchi in A.S.V., *Senato Secreto, Dispacci dei Rettori di Bergamo*, f. 190, 4 novembre 1711.

⁴² Un centinaio di carri trainati da sei coppie di buoi occupavano, infatti, più di due chilometri (O. BEAUMONT, J.G. JENKINS, *Utensili agricoli, veicoli e finimenti*, in *Storia della tecnologia*, a cura di C. SINGER, E.J. HOLMYARD, A.R. HALL, T.I. WILLIAMS, TORINO 1962, pp. 149-153).

⁴³ Come abbiamo detto, il trasporto si effettuava su burchi, un mezzo utilizzato a Venezia per i compiti più diversi, adatto a tutti i tipi di carico, dalle merci ai passeggeri, a navigare in laguna, come a penetrare, attraverso fiumi e canali, fin nell'entroterra, sospinto dalle vele o trainato da buoi e cavalli, barche quasi anfibe dunque e che, come diceva Dante «parte sono in acqua e parte sono in terra» (DANTE, *Divina Commedia. Inferno*, XVII, 18-21). L'imbarcazione, a fondo piatto, con prua dritta ed arrotondata, albero mobile adatto ad essere declinato sotto i ponti, disponeva di una capacità di carico compresa, a seconda della sua grandezza, tra gli 800 ed i 2.500 quintali e dimensioni che potevano raggiungere i 35 metri di lunghezza. Nel nostro caso, le barche usate dovevano essere delle più piccole, una scelta che rispondeva senza dubbio alle peculiari esigenze dei fiumi e dei canali entro i quali i burchi dovevano passare (A. TOSI, *La cantieristica e la navigazione fluviale a San Benedetto Po (Mantova)*, in *Imbarcazioni e navigazione del Po. Storia, pratiche, tecniche, lessico*, a cura di F. FORESTI, M. TOZZI FONTANA, Bologna 1999, pp. 129-131; G. FASOLI, *NAVIGAZIONE FLUVIALE E PORTI SUL PO*, in *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo*, II, Settimane di studio del Centro italiano di studi sull'alto Medioevo, Spoleto 1978, pp. 590-591; S. ANSELMINI, *Adriatico: Studi di storia. Secoli XIV-XIX*, cit., pp. 53-57).

⁴⁴ A.S.P., *Fondo canapi*, b. 2266, 26 settembre 1764.

canapa⁴⁵. Il timore delle frodi obbligava a mantenere un'attenta e continua scorta. Oltre ai tentativi di furto da parte dei contadini e dei barcaioli, il carico era altresì esposto alle truffe ordite dagli stessi "funzionari" veneziani che, non si limitavano a "prelevare" della merce per venderla sul mercato nero, ma sottraevano anche del denaro agli agricoltori. Un imbroglio frequente perpetrato dai Veneziani consisteva nel corrispondere ai proprietari dei carri somme minori di quanto lo Stato avesse loro destinato. La pratica divenne, nel Settecento, tanto evidente da allarmare lo stesso *Provveditore*, il quale, dopo reiterate "suppliche" da parte della Comunità di Montagnana, non poté esimersi dall'intervenire. «In vigore delle pubbliche prescrizioni», si legge in un ordine di Bertuzzo Dolfin, Patrono all'Arsenale e Provveditore sopra i *canevi*, «si è solito trattenersi soldi cinque ogni cento degli esborsi che vengono fatti a venditori de caneви tanto di questa terra quanto del Colognese in occasione delle pubbliche compere», somma, precisa poi il documento, destinata, per disposizioni del Senato, al pagamento delle spese di trasporto. Sottolineato come tutto ciò fosse contrario alla «pubblica volontà» e ad «ogni riguardo di pietà», il Provveditore dichiarò di voler togliere «per l'avvenire il progresso a questo pregiudizio» ed ordinò allo scrivano di tenere i conti, annotando nel giornale i nomi dei beneficiari dei pagamenti e, sotto la sua responsabilità, l'avvenuta distribuzione del denaro. Nel documento manca il provvedimento in merito alla punizione dei colpevoli ed alla confisca delle somme estorte, probabilmente una semplice lacuna negli atti, forse un esempio di clemenza della nobiltà marciana verso sé stessa.

Una volta raggiunta la laguna, il convoglio usciva comunque dall'amministrazione del *Provveditore* e, dopo un breve tragitto, entrava in quella dell'Arsenale. Alle porte della Tana ad attendere il carico si trovava il custode con il giornale su cui erano state registrate le quantità spedite⁴⁶.

5. L'ONERE DEL SERVIZIO

L'onere complessivo del servizio era formato dalla remunerazione dei barcaioli e da quella dei contadini, dato che sia il Provveditore che i militari eseguivano le mansioni esaminate

⁴⁵ Ivi, 16 ottobre 1764.

⁴⁶ Prima di inserire la merce in magazzino, il custode controllava la corrispondenza tra i documenti di trasporto ed i fasci di canapa consegnati, procedendo, poi, alla suddivisione della stessa sulla base di alcuni parametri qualitativi, quali la lunghezza delle fibre, la loro flessibilità, la resistenza alla trazione ed alla torsione (A.S.V., *Senato Mar*, Reg. 58, c 15r; 60, c 2v; 62, c 67v; 63, c 50r; c 148v; 70, c 121r; 71, c 16r; c 68r; c 68v; c 72r; c 98v; 72, c 45v; c 110r, c 130v; 73, c 33r; 78, c 159r; 78, c 185v; 79, c 18r; c 94r; c 188r; 81, c 33v; 82, c 243r; 83, c 110r; c 125v; 85, c 384r; c 385v; 87, c 26r; c 231; 90, c 31v; c 132r; c 269v; 91, c 57v; 94, c 8r; c 15v; c 57v; 95, c 6r; c 54r; 97, c 181v; c 184r; 99, c 124r; c 196r; 117, c 279v; 103, c 65v; c 70r; c 153v; 104, c 65v; c 191v; 105, c 379v; 109, c 570r; 112, c 134v).

nell'ambito della loro normale attività ed il riassetto delle strade era a carico degli stessi agricoltori obbligati al trasporto.

Il compenso offerto ai "burchieri" superava, alla fine del '500, le 5.200 lire per imbarcazione, pari, considerando un equipaggio medio di 4 uomini ed ipotizzando una distribuzione egualitaria del ricavato, a circa 1.300 lire a persona per due giorni di lavoro. I contadini ricevevano 50 soldi a carro (circa due lire e mezzo), ossia poco più di 8 soldi a persona⁴⁷. L'ammontare complessivo, quindi, assurgeva per un ipotetico convoglio di 200 carri e sei burchi, a circa 31.700 lire: 31.200 (pari al 98%) spettavano ai barcaioi, il resto ai contadini. La differenza di trattamento economico, evidente anche considerando il diverso valore dei mezzi apportati (carri e burchi) ed essa stessa sintomo della maggiore influenza della corporazione dei "burchieri" rispetto alla Comunità di Montagnana presso le magistrature della Dominante, risulta ancora più marcata se ricordiamo che la Repubblica finanziava il servizio attingendo alla "cassa carri e burchielli" costituita con i versamenti di coloro che cedevano le fibre allo Stato⁴⁸. Questi ultimi, generalmente, erano gli stessi conduttori e piccoli proprietari coltivatori poi obbligati al trasporto, mentre, date le tipologie di sfruttamento agrario allora presenti nella campagna padovana essenzialmente centrate sulla suddivisione di grandi estensioni in piccole affittanze, di rado la canapa era venduta dagli stessi proprietari terrieri. I contadini, dunque, non soltanto erano soggetti ad un obbligo personale quanto mai gravoso in termini di fatica e di usura di mezzi ed animali, ma erano altresì oggetto di un contributo volto a pagare il loro stesso lavoro e, almeno in parte, quello dei barcaioi.

Il ruolo essenziale svolto dalla struttura amministrativa, la necessaria presenza di una scorta armata, la prioritaria considerazione delle esigenze dell'Arsenale e degli obiettivi di risparmio della Serenissima, la ripartizione di benefici ed oneri tra le parti coinvolte (Stato, barcaioi e contadini) costituiscono, in conclusione, i tratti fondamentali di un servizio senza dubbio peculiare, esemplificativo della capacità organizzativa della Repubblica e dell'abilità dell'amministrazione marciana di pianificare e coordinare risorse e personale, ma anche specchio dei limiti di

⁴⁷ A.S.V., *Patroni e Provveditori all'Arsenale*, b. 538, 12 settembre 1581; A.S.P., *Fondo canapi*, 15 settembre 1735).

⁴⁸ Il trasporto era finanziato con una "Cassa carri e burchielli", formata tramite il versamento da parte dei produttori di 5 lire ogni cento di canapa ceduta allo Stato, e con la quale erano indennizzati i contadini obbligati a fornire carri, animali e uomini e la comunità per il riassetto delle vie dopo il transito (PASTORI BASSETTO, *La coltivazione ed il commercio della canapa*, cit., p. 58). «Essendo stato provveduto con anteriori regolamenti che rapporto alli Carri, e Barchetti inservienti al trasporto del Canape dalla Tana di Montagnana a quella di Este si trattengano a ciascun contribuente soldi cinque sopra ogni centinaja di libbre di Canape, dovranno esser questi corrisposti ad essa Comunità per un tal obbligo, e reterà solo a Pubblico carico ciò che concerne all'importar delle marche, e della numerica sempre incerta, e dipendente dalla maggiore, o minore provvista» (BIBLIOTECA COMUNALE DI PADOVA, *Terminazione sistematica, e regolativa gli uffizi di soprintendenza e amministrazione nella materia del canape nazionale appoggiata alle magnifiche comunità di Montagnana e Cologna*, B.P. 28 1879 XXVIII, p. 8).

quest'ultima. L'incapacità di superare le strutture ed i privilegi tipici della società marciiana addi-
venendo ad una equilibrata ripartizione dei costi, la diffusa corruzione, la necessità che ne deri-
vava di porre il convoglio sotto protezione militare durante l'intero tragitto costituirono, infatti,
altrettanti fattori di difficoltà e contribuirono senza dubbio a rendere l'operazione particolarmente
ardua e complessa.