

# Le strade del Pavese tra Seicento e Settecento

di Elisa Bassi

*In questo breve saggio vengono presentati alcuni aspetti strutturali del sistema stradale pavese fra il XVII e il XVIII secolo: un momento di passaggio caratterizzato da un fervore di riforme che porterà anche alla riorganizzazione dei metodi di gestione degli uffici preposti alle strade.*

## Prima della riforma

### Aspetti giuridici

La gestione del sistema viario, nel Principato di Pavia, era affidata al giudice delle strade, una figura già delineata fin dal basso medioevo, come risulta dagli statuti delle strade.<sup>1</sup> Questo ufficiale, incaricato di provvedere alla manutenzione delle strade del Principato, era pagato dalla città; al termine del suo mandato veniva sottoposto a sindacatura. Al di là di questi caratteri che rimasero immutati, le sue prerogative andarono evolvendosi nel corso del tempo.

Nei primi *Statuta stratarum* si prevedeva che fosse affiancato da *duos bono notarios*, la durata dell'incarico non era definita. Il giudice aveva la possibilità di punire per mezzo di multe fino a quaranta soldi pavesi per ogni singola persona e fino a cento soldi per ogni comunità, inoltre poteva fare incarcerare i condannati privi di garanti in Pavia. L'approvazione da parte del podestà era condizione necessaria all'esecutività delle condanne, era previsto un termine di cinque giorni per la presentazione delle difese da parte dei citati.

Le *Nuove Costituzioni* non offrono informazioni specifiche ma stabiliscono che i giudici siano di nomina principesca e abbiano mandato biennale. Il giudice delle strade è ricordato marginalmente solamente nel capo *de viis publicis muniendis et de pontibus manutenendis* in cui si ribadisce che le loro condanne debbano essere precedute da due citazioni.<sup>2</sup>

Da un fascicolo posteriore al 1554 contenente gli statuti delle strade di Pavia, emerge che le visite alle strade dovevano avvenire due volte l'anno.<sup>3</sup> Per quanto riguarda il diciassettesimo secolo, un'ulteriore testimonianza, che porta nuova luce sulle caratteristiche di questo ufficio, è una grida del 12 giugno 1696 del governatore dello Stato Diego Guzman, marchese di Leganés, in cui si specificano le modalità con cui doveva compiersi la cavalcata del giudice, cosa spettasse a lui e ai suoi aiutanti come salario e quali fossero i diritti e i doveri delle comunità.<sup>4</sup>

In realtà, questo proclama era la riedizione di uno precedente dell'11 maggio 1675 che a sua volta riprendeva la grida emanata il 4 aprile del 1590 dal duca di Terranova, allora governatore dello Stato di Milano. Da quanto risulta dal documento del 1696, la grida del 1590 ordinava che venisse compiuta una visita generale delle vie per poter compilare una descrizione delle strade reali e maestre con ponti e tomboni e di eventuali guasti. Era inoltre previsto che venisse rinnovata la suddivisione degli oneri di manutenzione fra comunità e

Elisa Bassi si è laureata a Pavia nel 1994 con una tesi in storia moderna riguardante il sistema stradale pavese.

### Nota bibliografica

- GIUSEPPE ALBENGA, *Le strade e i ponti*, in A. UCCELLI, *Storia della tecnica dal Medioevo ai giorni nostri*, sez. I, Milano, Hoepli, 1944.
- GIUSEPPE ALEATI-CARLO MARIA CIPOLLA, *Il trend economico nello Stato di Milano durante i secoli XVI e XVII*, in "Bollettino della Società Pavese di Storia Patria", L, 1950, pp. 21-34.
- MARIA FRANCA BARONI, *Gi ufficiali delle strade e la loro giurisdizione nell'anno 1497*, in "Nuova rivista storica", LII, 1968, pp. 427-31.
- ELISA BASSI, *Il sistema viario pavese in età moderna*, Como 1996.
- BRUNO CAZZI, *Strade lombarde, itinerari e uomini in epoca austriaca*, Milano, Banca del Monte di Lombardia, 1985.
- JOHN DAY, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia*, Torino, Einaudi, 1973, vol. V, pp. 89-120.
- LUISA ERBA, *Elementi storici di arredo urbano. L'immagine di una città*, Pavia, Lions Club Host, 1988.
- G. DE FLORENTIS, *Storia della tecnica*, Milano 1968.
- LUCIANA FRANGIONI, *Milano e le sue strade*, Bologna 1983.
- ELIA GIARDINI, *Memorie topografiche dei cambiamenti avvenuti e delle opere state eseguite nella città di Pavia sul fine del secolo XVIII e nel principio del XIX infino all'anno MDCCCXXX*, Pavia 1895, ristampa anastatica Flli Fusi, 1872.
- ROSOLINO GUASTALLA, *La denominazione delle strade pavesi*, Pavia 1916.
- CESARE MOZZARELLI, *Strade e riforme nella Lombardia del Settecento*, in "Quaderni storici", 61, pp. 117-45.
- PIETRO PAVESI, *La strada delle catene*, Pavia, 1897.
- CHIARA PORQUEDDU, *La nascita del livello provinciale: Pavia nell'età delle riforme*, in *L'amministrazione nella Storia moderna*, in "ISAP, Archivio", n.s., n. 3, vol. I, Milano, 1985, pp. 359-453.
- GIUSEPPE PORRO LAMBERTENGI, *Statuti delle strade ed acque del contado di Milano fatti nel MCCCXLVI*, in *Miscellanea di storia italiana*, vol. VII, Torino 1869.
- BRUNO SIGNORELLI, *Acque, strade e ponti*, in *Sabaudia dall'Antico Regime all'Unità. Schede per una storia da fare*, in "Studi piemontesi", vol. XIII, fasc. I, pp. 165-80.

<sup>1</sup> ELISA BASSI, *Il sistema viario pavese in età moderna*, Como 1996.

<sup>2</sup> *Constitutiones Mediolanensis Domini curante illustrissimo comite Gabriele Verro*, Milano 1764.

<sup>3</sup> Archivio Storico Civico di Pavia, comunale, parte antica (d'ora in poi ASCPv, com., p.a.), cart. 481, cc. 471-8.

<sup>4</sup> ASCPv, com., p.a., cart. 496, cc. 11-14.

privati. In base a questi dati gli ufficiali delle strade delle diverse province avrebbero dovuto compilare un libro delle strade.

La grida constava di ventiquattro capi.

Nel primo si ribadiva che il libro doveva essere tenuto aggiornato e, qualora non fosse stato ancora scritto, venisse redatto. Il libro era sottoposto al controllo dei sindacatori del giudice che erano tenuti a menzionarlo nella loro relazione.

Nel secondo, il mese di maggio veniva indicato come termine per le riparazioni annuali di strade, ponti, fossi e argini. Il giudice delle strade avrebbe potuto costringere le comunità inadempienti. Sindaci e consoli negligenti avrebbero dovuto pagare personalmente le spese e le multe inflitte dal giudice delle strade.

Con il terzo capo si stabiliva che le comunità dessero in appalto la riparazione delle strade. Gli appaltatori si sarebbero impegnati ad addossarsi eventuali multe derivanti da un'adeguata esecuzione delle opere loro affidate e i consoli avrebbero dovuto assistere all'esecuzione dei lavori. In mancanza di appaltatori, tali riparazioni sarebbero state eseguite direttamente dalle comunità nel modo più economico possibile.

Il quarto punto riprendeva il secondo, specificando che nel periodo della sistemazione delle strade si sarebbero dovuti riparare ponti e tomboni e spazzare i fossi gettando la terra non sulla strada ma nei campi, a meno che non si trattasse di ghiaia adatta a ripristinare il manto stradale.

Venivano quindi due capi dedicati alle acque. Nel quinto si ribadiva che i conduttori delle acque, ovvero coloro i quali ne usufruivano per irrigare i campi o far funzionare mulini e folle, erano obbligati a mantenere in ordine le sponde dei cavi confinanti con le strade in modo da evitare eventuali danni. Nel sesto si indicava la larghezza massima dei ponti (sette braccia) e la profondità dei tomboni (un braccio e mezzo). Queste opere di manutenzione erano naturalmente a carico degli utenti delle acque.

Nel settimo capo si confermava che giudici delle strade e autorità locali erano tenuti a collaborare. Nei capi dall'ottavo al ventiquattresimo si stabilivano le norme per la visita del giudice delle strade.

Il mese della cavalcata, come si è già accennato, era maggio. Alla visita - oltre al giudice, al suo notaio incaricato di redigere il libro e preparare mandati e precetti, e ad un suo servo - doveva presenziare un rappresentante della comunità interessata o del privato citato, il giudice aveva il potere di costringere i renitenti a provvedere alle riparazioni. Il salario del giudice era di sei lire al giorno più quattro per le cibarie (comprese quelle della cavalcatura). Il rimborso del nolo di un cavallo era di trenta lire al giorno. Metà del costo preventivato doveva essere pagato all'inizio della visita, il rimanente al termine, in seguito a dichiarazione giurata (del giudice o del deputato della comunità mandato ad assisterlo) sul numero di giornate impiegate. Il salario, naturalmente, doveva venire corrisposto solo per visite realmente avvenute. Se il giudice avesse preteso il pagamento per una visita non avvenuta sarebbe stato punito con una multa di cinquanta scudi e oltre ed eventualmente con la perdita dell'ufficio. I sindaci delle comunità che avessero acconsentito a simili pagamenti avrebbero dovuto essere multati di cinquanta scudi "del proprio".

Il salario giornaliero del giudice era indipendente dal numero delle località visitate che si sarebbero divise le spese della giornata. Il giudice che avesse preteso di più era passibile di una multa di venticinque scudi e oltre. Il notaio o attuario al seguito del giudice avrebbe percepito un salario di tre lire al giorno e un rimborso di tre lire e mezzo; il nolo di una cavalcatura avveniva secondo le stesse le modalità già stabilite per il giudice. Il servitore sarebbe stato pagato dai sindaci delle province fino a un massimo di trenta soldi al giorno; il giudice, se vi avesse provveduto personalmente, sarebbe stato rimborsato. Le spese per la stampa degli ordini dei giudici ricadevano sui sindaci.

Nel caso in cui eventuali guasti improvvisi avessero reso necessario l'intervento del notaio per qualche atto imprevisto, si sarebbero applicate le tariffe del collegio dei notai di ogni città. Il giudice delle strade, infatti, era obbligato a licenziare il notaio entro il mese di

luglio. Eventuali sostituti avrebbero ricevuto un salario di venti soldi al giorno e il rimborso per le cibarie.

Fra le strade da visitare era stabilita una gerarchia. Prima di tutto si sarebbe provveduto a quelle regie che dovevano essere riparate entro giugno. Mentre le comunità erano impegnate a sistemare le strade regie il giudice sarebbe passato a visitare quelle maestre che dovevano essere messe in ordine entro luglio.

In caso di inadempienza degli ordini il giudice era autorizzato a lasciare un suo sostituto che assistesse ai lavori a spese dei renitenti.

Luglio era il termine massimo previsto per compiere le visite: allo scadere di questo mese, mandati i precetti, come si è già detto, il giudice avrebbe licenziato il notaio e il servo che lo avevano assistito durante la cavalcata. L'ispezione delle riparazioni, che poteva avvenire anche in agosto, era lasciata al giudice delle strade.

Il giudice era tenuto a fare personalmente la visita e a servirsi di luogotenenti solo in caso di malattia. Era espressamente vietato a lui o al luogotenente di uscire in visita dopo il mese di agosto. Se si fossero rese necessarie delle cavalcate ulteriori l'ufficiale incaricato avrebbe percepito solamente il rimborso. L'unica eccezione era costituita da guasti di particolare gravità a ponti, argini o rogge.

Gli ordini venivano impartiti per mezzo di "precetti" ma prima di procedere il giudice avrebbe dovuto comunque stabilire un congruo termine per le riparazioni. I precetti ai privati potevano essere inviati indifferentemente ai proprietari o ai loro fittabili. I sindaci delle province erano incaricati di vigilare su eventuali illeciti commessi dai giudici delle strade. Comunità e privati potevano comunque agire direttamente in giudizio contro di loro ricorrendo al Magistrato delle entrate straordinarie.

Il giudice delle strade risulta quindi essere un ufficiale dall'autonomia piuttosto limitata in quanto, fin dalle origini, era stato previsto che il suo operato fosse sottoposto a diversi controlli (il podestà, i sindacatori, il Magistrato delle entrate straordinarie). Inoltre l'obbligo della duplice citazione e la facilità del ricorso in giudizio da parte delle comunità contribuivano a diminuire l'efficacia delle sue azioni.

### *La struttura viaria*

In base agli statuti delle strade e alla documentazione sulle visite e i precetti del giudice è stato possibile tracciare una mappa delle strade del Principato di Pavia fra il tardo medioevo e l'età moderna. Nelle due Campagne, Soprana e Sottana, le direttrici principali erano quattro: per Milano, per Lodi, per Cremona e una strada costiera che correva lungo il Ticino. I paesi delle due Campagne, esclusi dal collegamento con le strade principali, erano uniti da una fitta rete di vie; in questa rete appariva la maglia più larga del Parco del Castello compreso tra l'attuale Vigentina e la Strada di Milano.

L'arteria più importante dell'Oltrepò era la Romea ma non mancavano i collegamenti nord-sud che giungevano dalla Sottana, dal Siccomario e dalla Lomellina. Inoltre esisteva una strada costiera a congiunzione dei centri sulla riva del Po. Nel punto in cui cominciano le colline il sistema viario sembra farsi meno ricco, ma non si può dimenticare che l'autorità del giudice delle strade ha stentato a imporsi in Oltrepò ed è quindi probabile che la rete viaria sia sfuggita al suo rilevamento. Del resto, dalla distribuzione delle "squadre" risultano quattro vie: quella che partendo dalla Romea si inoltra in Valle Staffora, quella che segue il Coppa e il Ghiaia, quella che procede lungo lo Scuropasso e quella che segue la Versa; erano poi previste delle strade di collegamento fra le valli.<sup>5</sup>

La Lomellina, pur evidenziando un minor numero di luoghi coinvolti nella manutenzione stradale su un'area molto vasta, mostra una linea che partendo da Pavia segue il corso del Po e tre collegamenti verticali che da questa linea giungono a Vigevano, Cilavegna e Robbio; un'altra direttrice collegava le tre verticali attraversando la Lomellina in senso nord-ovest sud-est.

<sup>5</sup> La manutenzione delle strade era organizzata per "fatte" e "squadre": le "fatte" erano i tratti in cui venivano divise le strade per le riparazioni, le "squadre" erano i gruppi di comunità - sottoposte a quella più importante che dava il nome alla squadra - a cui erano assegnate le fatte.

Il Siccomario rappresentava il nodo nel quale si univano le vie di comunicazione dell'Oltrepò e della Lomellina con Pavia.

#### *La manutenzione del sistema viario attraverso due controversie esemplari e un contratto d'appalto*

Il giudice delle strade si trovava in una posizione scomoda dovendo mediare fra le richieste del governo centrale rappresentato dal Magistrato delle entrate straordinarie, al quale rispondeva in caso di controversie, e le esigenze delle comunità.

Il caso del ponte della Vernavola sulla strada di Cremona tra San Pietro in Verzolo e San Lazzaro è, sotto questo aspetto, emblematico.<sup>6</sup>

La manutenzione dei ponti e di tutte le infrastrutture necessarie alla sfruttamento delle acque come canali, tomboni e bocchelli, spettava a chi utilizzava l'acqua. Il ponte di San Lazzaro costituiva tuttavia un'eccezione in quanto la Vernavola era un corso d'acqua naturale lungo il quale gli utenti non avevano compiuto opere di inalveazione. Gli utenti della Vernavola, forti di una sentenza magistratale del 2 marzo 1606, si ritenevano perciò liberi dagli obblighi che di norma ricadevano sui conduttori.

Dal momento che il ponte si trovava nei Corpi Santi sembrava pacifico che le spese per la sua manutenzione ricadessero sulla città (che doveva provvedere alle strade all'interno dei Corpi Santi). In realtà la situazione era molto complessa. La sentenza del 1606 era solamente una delle tante prodotte nel corso della causa per l'assegnazione dell'onere della manutenzione del ponte di San Lazzaro che, nata nel XVI secolo, proseguì fino al tardo Seicento.

L'ultimo documento reperito riguardante questa lite è una supplica della città posteriore al 20 marzo 1688 con cui si chiede di attribuire la riparazione del ponte agli utenti della "roggia" anziché alla città.<sup>7</sup> I rappresentanti della città fondarono la loro richiesta su una serie di precedenti. Il giudice delle strade nel dicembre del 1687 aveva intimato il precetto di riparazione al molinaro delle madri del monastero di San Gregorio e a quello del monastero di San Martino "il Leano".<sup>8</sup> Tale attribuzione era stata decisa in base a una sentenza del 9 novembre 1675 in cui si stabiliva che i molinari inferiori erano esentati dalla costruzione del ponte mentre vi erano obbligati quelli superiori.

La divisione dei costi era stata stabilita in seguito a due precedenti visite di ingegneri camerali (una del 13 novembre 1673 e l'altra del 27 dicembre 1687 fatte in occasione del riparto delle spese di spurgo) che fornivano l'elenco preciso degli utenti e la quantità d'acqua effettivamente goduta. I rappresentanti dei due monasteri avevano opposto al precetto del giudice la liberatoria del 1606. La città, insinuando dubbi sull'autenticità della sentenza, ne citava una a proprio favore del 9 novembre 1677 con cui si attribuiva l'onere della manutenzione del ponte della cascina Flavia sulla Vernavola agli utenti superiori, liberando nel contempo quelli inferiori, sentenza confermata il 14 marzo 1688. La supplica prova che la causa alla fine del Seicento era ancora in pieno svolgimento e che col passare degli anni la situazione era diventata sempre più confusa.

La seconda delle due controversie, ancora più estesa nel tempo, riguarda una "rottura" della strada di Milano presso la cascina Gioiello nel punto in cui la Carona, riceveva l'acqua del Naviglio.<sup>9</sup> La causa era sorta nel Cinquecento ed era proseguita fino alla metà del Settecento come prova un "Fatto per la città di Pavia con li signori utenti della roggia Carona" successivo al dicembre 1749.<sup>10</sup> Anche in questo caso con la relazione si cercò di ripercorrere la vicenda fin dalle origini (non solo della controversia ma anche della Carona).

Nel 1746 gli oneri delle riparazioni eseguite per ordine del giudice delle strade Giuseppe Mezzabarba erano stati sostenuti da Siro Franzino, fittabile della Rizza, e da Carlo Domenico Maiocco, falegname. Questi ultimi nel 1748 avevano fatto ricorso al tribunale di provvisione chiedendo il rimborso delle spese da loro sostenute. Il giudice delle strade, quindi, tentò di obbligare alle riparazioni la città e gli utenti della Carona ma entrambe le parti presentarono le loro difese e il giudice decise di rassegnare la decisione al tribunale. Da questa risoluzione ebbe origine la relazione in questione.

<sup>6</sup> La vicenda, già trattata fino al 1649 in BASSI, cit., pp. 43-8, viene ripresa in quanto è emersa documentazione ulteriore che giunge fino al 1688.

<sup>7</sup> ASCPv, com., p.a., cart. 811, cc. 816-18.

<sup>8</sup> Il monastero femminile del Leano venne unito con quello di San Martino dal cardinale vescovo di Pavia Ippolito Rossi, vd. PIETRO PAVESI, *La strada delle catene*, Pavia, 1897, pp. 10-11.

<sup>9</sup> Anche in questo caso la controversia è già stata parzialmente descritta in BASSI, *Il sistema* cit., pp. 14 e ssg.

<sup>10</sup> ASCPv, com., p.a., cart. 811, cc. 855-864 v.

Prima di tutto veniva citato un decreto ducale del 1379 con cui si ordinava che il giudice delle strade provvedesse alla manutenzione delle chiuse della Carona per assicurare un buon flusso d'acqua ripartendo le spese per questi lavori, secondo consuetudine, fra chi godeva dell'uso delle acque. Veniva in particolare ricordato il capitolo con cui si attribuiva la manutenzione delle sponde (da farsi con vimini, assi o pali) e la pulizia dell'alveo a coloro sui cui terreni scorrevano le acque. Successivamente si faceva riferimento a una doglianza del 1531, presentata dall'oratore di Pavia innanzi al Magistrato delle entrate straordinarie, sulla pretesa partecipazione della città alla riparazione degli argini del Naviglio tra Binasco e Pavia, doglianza che era stata accolta. In seguito a questa istanza era stata emessa l'11 febbraio dello stesso anno una lettera magistrale con la quale si ordinava al referendario di Pavia di costringere al pagamento coloro che erano stati indicati nel riparto per le rive e gli argini risalente al 1511. Per il tratto in questione gli obbligati erano coloro i quali godevano del beneficio delle acque del Travacatore che affluiva in Carona. Da quest'obbligo era esclusa la Certosa titolare solamente del diritto di pesca.

Nel 1548, in seguito a una causa, gli utenti delle acque della Carona risultavano esentati dalla spesa per la pulitura del letto del Naviglio. Nel 1571 gli stessi utenti vennero precettati dal regio Fisco affinché, a proprie spese, riducessero le acque entro gli argini in modo che le condizioni della strada di Milano tornassero ad essere quelle anteriori alla costruzione del travacatore (ossia non fosse inondata).

Nel 1643 il sindacatore del giudice delle strade aveva rilasciato un precetto contro i sindaci degli utenti della Carona per costringerli alla realizzazione di una palizzata al Gioiello e alla riparazione della strada rovinata dalle acque del Naviglio e della Carona. Nel 1644 la condanna dei caronisti era stata confermata dopo un'inchiesta condotta dal giudice delle strade in seguito a un ordine magistrale. In quello stesso anno gli utenti, pur dichiarandosi liberi dall'onere, avevano fatto fare a loro spese la palizzata. La contesa era proseguita coinvolgendo anche i fittabili delle rive del Naviglio - di proprietà della città - e gli appaltatori della "conciatura" delle strade nei Corpi Santi.

Nel 1649 gli utenti erano stati costretti a emettere la cedola di appalto dei lavori, ma avevano comunque proseguito la causa. Nel 1652, nonostante il parere contrario del regio Fisco, che aveva citato come precedente una sentenza del giudice delle strade del 21 novembre 1598 con cui gli utenti della Carona erano liberati dall'obbligo della "conciatura" della strada, era stata emanata una sentenza magistrale che condannava i conduttori delle acque al pagamento. Gli utenti protestarono sostenendo che si trattava di acque private per cui i conduttori erano già gravati da molte spese. La manutenzione ordinaria del travacatore era di 200 lire l'anno cui andava aggiunto in quel momento un esborso straordinario di 5000 lire per il rifacimento del cavo. I caronisti inoltre erano obbligati alla riparazione della strada di Milano dietro il canale che comportava una spesa annuale di 200 lire.

Sempre nel 1652 il giudice delle strade aveva tentato di obbligare i padri di Santo Spirito a "trasportare" la loro roggia sostenendo che danneggiava la strada di Milano. In seguito al ricorso dei padri, il 31 ottobre era stata compiuta un'ispezione dall'ingegnere camerale Giuseppe Robecco. L'ingegnere aveva steso la sua relazione e dato il suo parere al giudice delle strade; quest'ultimo, però, non aveva compreso in che cosa consistessero i rimedi proposti dal Robecco che aveva chiarito le sue indicazioni in una lettera del 9 novembre.<sup>11</sup> Robecco sosteneva che la strada non era danneggiata dalla roggia dei padri di Santo Spirito ma dal Naviglio. Proponeva quindi l'eliminazione delle "pance" del Naviglio e la costruzione di una palizzata di rinforzo lungo la riva. Le spese, secondo la sentenza magistrale, emessa a seguito della relazione, erano da attribuire agli utenti del Naviglio.

Nel 1687 la manutenzione delle strade dei Corpi Santi era stata data in appalto ad Angelo Manara, che aveva come fideiussore Pietro Martire Polatta, allora giudice delle strade. Il 6 settembre 1690 il giudice delle strade intimò alla città il precetto di riparazione di tutte le strade regie e maestre; e la città, come da contratto, girò l'ordine agli appaltatori. Da un testimoniale del 12 marzo 1693 era emerso che per il 1690 gli appaltatori della riparazio-

<sup>11</sup> Esiste copia settecentesca delle due relazioni in ASCPv, com., p.a., cart. 418, cc. 701-704 e 707-709.

ne delle strade avevano richiesto la partecipazione alle spese da parte di tale Calvi, detto Balissa, fittabile del demanio cittadino (che comprendeva le rive del Naviglio confinanti con la strada di Milano).<sup>12</sup> Il fittabile Calvi fece quanto gli era stato domandato, in particolare una palizzata presso il Gioiello, e gli incantatori della manutenzione delle strade procedettero alle riparazioni.

Per quanto riguarda l'appalto della riparazione delle strade - prescritto nella grida in vigore dal 1675 - è significativo il contratto per il triennio 1687/90 stilato tra la città e i fratelli Manara il 16 dicembre 1687.<sup>13</sup> Dall'atto risulta che l'offerta migliore era stata quella di Angelo Maria Manara, che aveva proposto un preventivo di 475 lire l'anno. Si sarebbe impegnato, in cambio, a riconsegnare *vias bene aptatas* a sue spese e a proprio rischio e pericolo anche in caso di inondazione del Ticino. La locazione veniva fatta partire il 17 agosto del 1687 e si sarebbe conclusa il 17 agosto 1690.

Il capitolato constava di tre "capi". Nel primo venivano definiti i termini dell'incarico: l'impresario si obbligava ad accomodare e a mantenere in ordine le strade dei Corpi Santi (di pertinenza della città) a proprie spese, accollandosi anche l'onere derivante da eventuali molestie del giudice delle strade in modo che la città restasse completamente indenne. Nel secondo si stabiliva il compenso dell'impresario (le 475 lire l'anno di cui s'è detto) che sarebbe stato ripartito in rate di un terzo ogni quattro mesi. Nell'ultimo quadrimestre il pagamento sarebbe stato subordinato al controllo degli eletti della città per la manutenzione delle strade (indicati all'inizio del contratto) che si sarebbero riservati di saldare dopo la riconsegna e consegna al nuovo impresario. Nel terzo si stabiliva che il Manara avrebbe dovuto fornire una garanzia idonea.

Vi erano poi alcune clausole supplementari, come l'obbligo, per l'impresario, di riparare anche la strada all'interno della fortificazione di Borgo Ticino e quella presso il ponte Lusertino nel caso in cui fossero risultate di pertinenza della città. L'impresario doveva provvedere comunque "nonostante li sopradetti capitoli" alla riparazione della strada nuova tra la fortificazione del borgo e il ponte Lusertino prendendo la "terra" più vicina acquistata dalla città. Si ribadiva che la strada del Gravellone rientrava tra quelle dei Corpi Santi e che, conseguentemente, l'impresario era tenuto al suo mantenimento. Era concesso il termine di un mese per una prima riparazione delle strade. Come fideiussore si presentava Pietro Martire Polatta.

#### *Alla fine del diciassettesimo secolo*

La grida del 1696, con la sua minuziosa descrizione delle tariffe, delle modalità con cui doveva essere compiuta la cavalcata del giudice delle strade, con l'esplicito richiamo al fatto che i giudici e le autorità locali dovevano collaborare, fa intuire che l'autorità di questi "ufficiali" era tutt'altro che chiaramente definita e che la pratica riservava parecchio spazio per azioni al di fuori della legalità sia da parte dei giudici che da parte delle comunità o dei privati.

Questa impressione viene confermata dall'esame delle relazioni sulle controversie che testimoniano l'energia con cui i diversi enti, sia pubblici che privati, si opponevano alle pressioni degli organi di governo centrali e periferici.

La grida del 1696, tuttavia, mostra l'affermarsi di una tendenza verso una gestione più organica, che emerge dalla gerarchizzazione delle strade, dalla organizzazione più funzionale della cavalcata (con il previsto licenziamento del notaio) e dalla raccomandazione di appaltare la manutenzione delle strade. Quest'ultima pratica veniva attuata, evidentemente con discreti risultati, in Pavia. L'appalto permetteva alla comunità di liberarsi dell'onere della manutenzione ordinaria (e a seconda delle clausole del contratto anche di quella straordinaria) garantendo nel contempo un discreto livello di manutenzione nonostante l'esclusione di eventuali opere particolari. La resistenza ad assumersi nuovi oneri emerge dalla clausola di riparazione della strada del Borgo, da farsi solamente se la città fosse risultata obbligata.

<sup>12</sup> Così risulta anche da due testimoniali reperiti in ASCPv, com., p.a., cart. 418, cc. 438 e 439.

<sup>13</sup> ASCPv, com., p.a., cart. 418, cc. 189-95.

## La riforma del diciottesimo secolo

In epoca teresiana e giuseppina il fervore delle riforme amministrative e burocratiche toccava anche l'organizzazione del mantenimento del sistema viario, come testimonia il Cesareo Reale Dispaccio di approvazione del nuovo piano delle strade del 13 febbraio 1777 variato il 30 marzo 1778.<sup>14</sup>

Il decreto, costituito da sei capitoli suddivisi in paragrafi, trova la sua motivazione contingente nell'inosservanza dei precedenti editti in materia, nel cattivo stato delle strade e nelle usurpazioni del fondo stradale ad opera dei privati. Esso interessa tanto le grandi vie regie quanto la polizia e il decoro delle strade interne delle città (che qui non verranno prese in considerazione).

Il primo capitolo era sicuramente quello che dotato della maggiore carica innovativa. Stabiliva infatti l'abolizione del sistema delle fatte che avrebbe dovuto cadere in disuso fin dall'emanazione dell'Editto del Censo del 1759, con cui erano stati soppressi i sistemi di ripartizione che avevano dato origine alle fatte.

Con una sostanziale razionalizzazione le vie venivano divise in tre classi: strade regie o provinciali, strade comunali e strade private.

Erano considerate strade provinciali quelle che dalle porte delle città conducevano ai confini del Ducato, comprese le loro frazioni che attraversavano terre, borghi e villaggi. Rientravano in questa categoria anche le strade che correvano attorno alle mura delle città (circonvallazioni). La manutenzione delle strade provinciali con ponti, muri e argini (purché non fossero di pertinenza di privati) spettava alla provincia che ripartiva la spesa sul proprio estimo.

Venivano classificate comunali le strade, non comprese fra quelle provinciali, che servivano alle varie comunità. Le spese relative alla loro manutenzione ricadevano sull'estimo comunale; nel caso in cui si fossero rese necessarie riparazioni straordinarie, non determinate da colpa o negligenza, la cassa provinciale sarebbe venuta in soccorso di quella comunale. La quota disponibile per queste spese era di 20.000 lire. Le strade dei corpi santi venivano considerate comunali.

Le strade private erano quelle di proprietà dei privati che se ne servivano. Quando erano gravate da servitù reali o personali d'uso pubblico, i proprietari erano obbligati a mantenerle in buono stato. In caso di necessità, la comunità nel cui territorio si trovavano avrebbe potuto assumersi l'onere della manutenzione previa approvazione del tribunale del censo.

Nel secondo e nel terzo titolo veniva indicato il metodo per la riparazione delle strade provinciali - per le quali era stabilito un bilancio di 160.000 lire - e di quelle comunali.

Per la riparazione delle strade era previsto l'appalto dei lavori al miglior offerente che desse anche valide garanzie.

Una particolare attenzione era dedicata alla regolamentazione dei capitolati d'appalto. Non solo dovevano essere stipulati con tutta la necessaria solennità, ma si richiedeva chiarezza e precisione nella descrizione delle modalità di esecuzione, di pagamento e del collaudo che avrebbe costituito il termine per il saldo. Per evitare eventuali equivoci, si raccomandava che fossero allegate ai contratti le gride in materia stradale; l'esecutività, comunque, era subordinata all'approvazione del Governo. Allo scopo di favorire la buona riuscita dei lavori, si consigliava di appaltare tratti brevi di strada, nonché di fare costruire agli appaltatori un tratto di prova all'inizio della strada che avrebbero dovuto sistemare.

Le riparazioni al di fuori degli appalti erano ammesse purché ci fosse l'approvazione della Congregazione del Patrimonio e se ne desse notizia al Governo.

Venivano poi definite le caratteristiche delle strade e le modalità delle riparazioni. Le strade provinciali dovevano avere una larghezza di 10 braccia (tranne che nelle contrade di montagna, dove potevano avere un'ampiezza minore), i ponti dovevano essere proporzionati alla larghezza della strada e solidi. Per la riparazione di ponti e argini era previsto l'intervento di un perito a spese della Cassa Provinciale.

<sup>14</sup> Biblioteca Universitaria di Pavia, *Miscellanea Belcredi*, t. 6.

I guasti delle strade provinciali erano denunciati al giudice delle strade da maestri di porta, deputati dell'estimo, regi cancellieri e, in particolare, dai consoli, i quali avevano l'obbligo di dare avviso ai cancellieri entro 15 giorni. Il giudice delle strade riceveva anche le richieste delle comunità. Prima di procedere alle riparazioni doveva fare una visita generale con l'assistenza di un ingegnere, avvisando per tempo i consoli dei comuni perché potessero presenziare. Chi richiedeva la visita pagava le spese di vettura, alloggio e cibarie.

Anche il mantenimento delle strade comunali era ispirato ai principi di economicità ed efficienza che regolavano quello delle strade provinciali.

Le spese per le strade comunali erano di pertinenza della cassa comunale e andavano ripartite secondo il metodo censuale, si discuteva delle strade durante i convocati generali alla presenza dei sindaci e la cura era demandata ai deputati dell'estimo e ai cancellieri regi, che avevano il dovere di informare il giudice delle strade nel caso di guasti a ponti, argini o altri manufatti che ricadevano sotto l'amministrazione provinciale per poter accedere ai fondi del capitolo di spesa del bilancio delle strade dedicato a quel tipo di riparazioni.

Le comunità erano obbligate a non trascurare le strade del proprio territorio. Anche le strade comunali andavano date in appalto e le regole che determinavano il sistema di assegnazione erano uguali a quelle per le strade provinciali. L'unica differenza stava nel sistema di approvazione: era il cancelliere a mandare la delibera e i capitoli d'appalto al tribunale del censo per l'approvazione, condizione imprescindibile per la stipulazione del contratto d'appalto. I capitoli degli appalti non potevano essere contrari a quanto stabilito nelle gride delle strade pena la nullità, erano inoltre vietati i subappalti. Nel caso di riparazioni fuori appalto determinate dalla necessità, le comunità erano obbligate a giustificarsi presso il tribunale del censo.

Ricadeva nelle competenze dei deputati dell'estimo e dei cancellieri regi anche la cura delle strade private.

Per la riparazione di rotture dipendenti da privati il procedimento prevedeva la citazione degli interessati da parte del giudice delle strade (avvisato dal sindaco) che avrebbe stabilito un termine perentorio per le riparazioni spirato il quale avrebbe agito d'ufficio a spese del renitente.

Il giudice delle strade aveva la possibilità di visitare le strade comunali di sua iniziativa e, in caso di necessità, avvisare il tribunale del censo.

Le controversie tra privati e comunità in materia di strade venivano agitate davanti al magistrato camerale.

Sempre nello stesso gruppo di ordini riguardanti il sistema viario si trova un elenco delle strade provinciali dello Stato di Milano del 23 settembre 1779. Quelle del pavese erano le seguenti.

“Prima: strada da Pavia a Lodi per Belgioioso, Corteolona, Santa Cristina, Campo Rinaldo, San Colombano. Con diramazioni per i porti sul Po della Stella, di San Giacomo o Portalbera, Arena, Parpanese passando per Chignolo Po, Caselle e il territorio di Pieve Porto Morone. Seconda: strada da Pavia a Binasco.

Terza: strada per Motta Visconti passando per Calvignasco e Casorate.

Quarta: strada per Motta Visconti passando per Molinazzo, Santa Sofia, Bereguardo, Zelata.

Quinta: strada da Pavia per il Gravellone”.

Come si può notare il mutamento sostanziale dovuto al cesareo decreto rispetto agli statuti delle strade era la riorganizzazione e la normalizzazione del sistema di manutenzione delle strade. Al posto delle fatte, metodo di ripartizione basato non solo sulla circoscrizione territoriale ma anche sulle consuetudini, veniva introdotta la ripartizione fra vie provinciali e vie comunali.

L'ufficio del giudice delle strade, però, stava ormai per sparire, travolto dall'ondata delle riforme della fine del XVIII secolo. Infatti con gli “Ordini per l'amministrazione e Governo della Città di Pavia” del 1782 venne soppresso e le sue incombenze passarono per la città al Tribunale di provvisione e per il pavese alla Congregazione di patrimonio.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> CHIARA PORQUEDDU, *La nascita del livello provinciale: Pavia nell'età delle riforme*, in *L'amministrazione nella Storia moderna*, in “ISAP, Archivio”, n.s., n. 3, vol. I, Milano 1985, pp. 359-453, in particolare p. 408.