



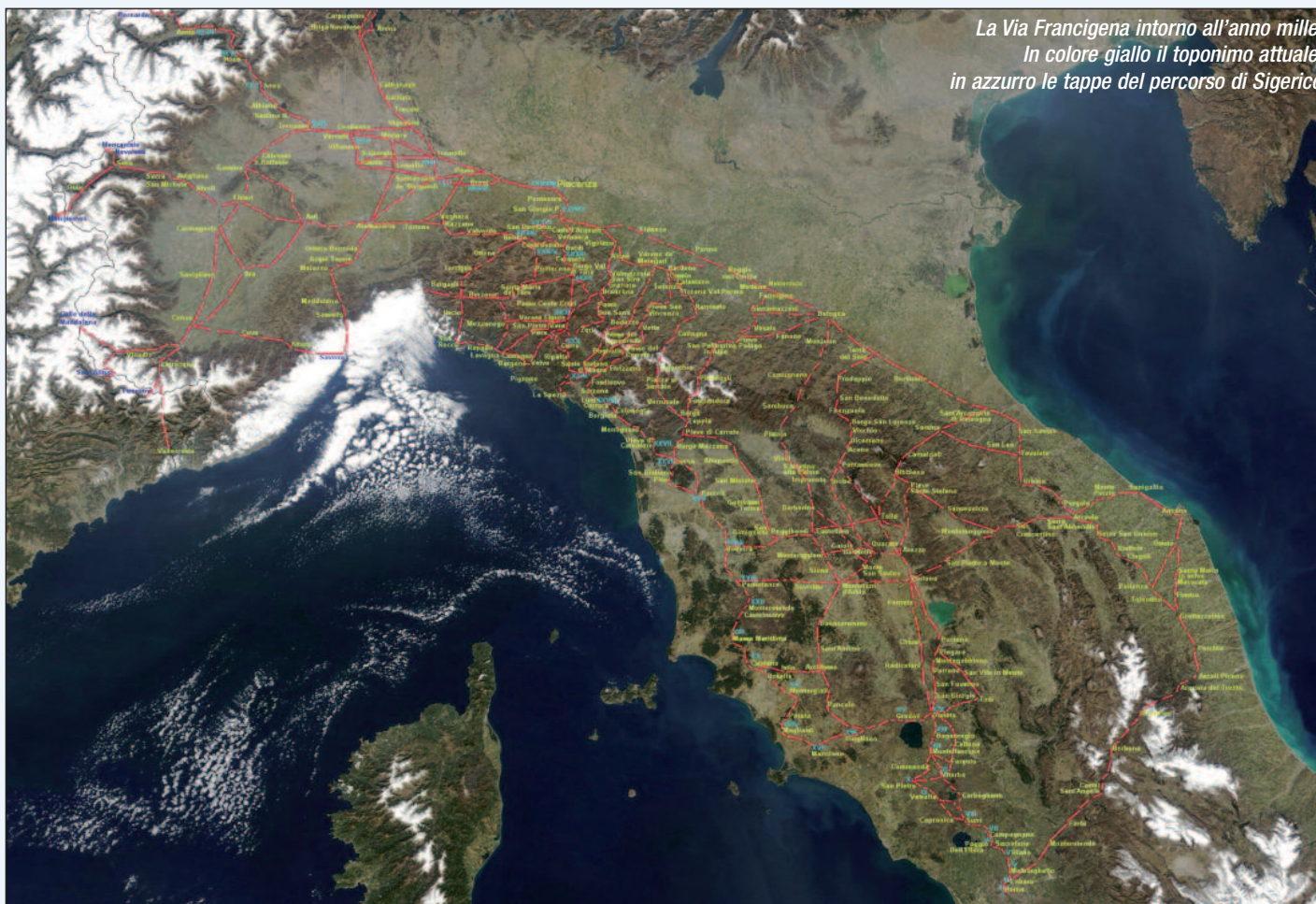
Prosegue il percorso storico del Medioevo
con la più nota strada di quel tempo
- Quarta parte -

LA VIA FRANCIGENA

Giovanni Da Rios*
Paola Villani*

Il nome evoca una memoria antica, di viaggio mitico, un sapore medievale; ma scoprendo la sua storia si constata come la Francigena, più che un singolo tracciato, costituisca un insieme di percorsi ramificato nel tempo e nello spazio. Resta un luogo di incontro di civiltà diverse, comunque fondamentale per la formazione dell'identità europea.

Nella primavera del 568, sotto la guida di re Alboino, arrivarono nella pianura padana i Longobardi, barbari di stirpe germanica provenienti dalla Pannonia; nella loro discesa incontrano solo la resistenza eroica della città di Pavia, all'epoca denominata Ticinum, che sceglieranno successivamente come capitale del nuovo regno, prima di conquistare l'Italia centrale sino al Volturno.



La Via Francigena intorno all'anno mille.
In colore giallo il toponimo attuale,
in azzurro le tappe del percorso di Sigerico



Nel VII secolo, sono proprio i Longobardi a ricostruire gli assi viari tra il regno di Pavia e i ducati meridionali: si adeguarono in parte al tracciato romano dell'antica via Cassia.

La strada principale superava presso il Monte Bardone, attraverso il passo della Cisa, la catena appenninica per dirigersi a sud, evitando di avvicinarsi troppo ai territori controllati dai bizantini. Passava da Lucca, percorreva la Valle dell'Elsa sino a Siena. Poi proseguiva verso Bolsena, Viterbo e Roma.

Per la povertà tecnica dei manufatti e delle opere d'arredo della strada, oltre che per le molteplici variazioni di percorso intervenute, non rimangono testimonianze della via riferibili al primo periodo della sua storia, così come risultano essere pressoché inesistenti i resti degli insediamenti longobardi lungo il percorso. Non così per i Franchi che sul finire dell'ottavo secolo sconfissero i Longobardi e ne conquistarono il regno. Per costoro, infatti, il collegamento con Roma rivestiva un'importanza ben superiore, di qui il comprensibile interesse dell'amministrazione carolingia ad una via meglio percorribile. La strada dei Longobardi divenne strada dei Franchi e nascerà l'espressione "via Francigena", cioè etimologicamente "strada originata dalla Francia", termine geografico quest'ultimo che nella normale accezione medievale includeva anche l'antica via Lotaringia, asse che collegava l'Italia, attraverso il Sempione e il Gran San Bernardo, sino agli odierni Paesi Bassi. La Lotaringia era il territorio governato da Lotario che, dopo il trattato di Verdun del 843, mantenne la dignità imperiale sull'Italia, la Provenza, la Borgogna e parte della Frisia.

Il viaggio di Sigerico

Le testimonianze scritte sulle via per Roma, inizialmente limitate a semplici indicazioni di percorso, a partire dal X secolo contemplano veri e propri documenti itinerari che permettono di ricostruire con precisione il tracciato della strada.

Le fonti che rendono possibile tale ricognizione non sono tanto gli atti diplomatici o notarili, bensì le memorie di viaggi e le guide ad uso dei pellegrini che denunciano l'esistenza di un vero asse attrezzato.

La Via Francigena trova il suo più noto riferimento nel percorso di Sigerico, Arcivescovo di Canterbury, che si era recato a Roma in pellegrinaggio nel 990 per ricevere direttamente dal papa Giovanni XV il "pallio", o mantello, vescovile.

Nel suo diario annotò un preciso elenco delle 79 tappe, o submansiones, del viaggio di ritorno compiuto dalla sede papale fino alla costa atlantica ("de Roma usque ad mare").

Nella mappa satellitare d'Italia si sono riportati i percorsi e le tappe di Sigerico, nonché gli itinerari alternativi costituenti il fascio dei cammi-



La Via Francigena nell'alta Val di Tarso



La Via Francigena a Fontanigorda (GE): un ponte medievale sul torrente Pescia



La Pieve di Santo Stefano a Camaiore (LU): di antichissima fondazione, la pieve presenta la veste assunta nel XII secolo, inglobando parti di una precedente costruzione riferibile al X secolo

ni, religiosi e non, seguiti nel Medioevo per raggiungere Roma. Lasciata la "città eterna", Sigerico entra in Toscana presso Radicofani, raggiunge Siena e, attraversato l'Arno di fronte a Fucecchio, risale verso Lucca: da qui percorre la costa in direzione di Luni e Pontremoli fino al passo della Cisa, per proseguire poi verso Fornovo e Fidenza. Guadato il Po nei pressi di Piacenza in un sito denominato "guado di Sigerico", supera Pavia, Vercelli, Santhià, Aosta; lascia l'Italia attraverso il valico alpino del Gran San Bernardo e prosegue per il Nord Europa.

La Comunità Europea ha adottato il Diario di Sigerico, il cui manoscritto si conserva presso la British Library di Londra, come itinerario ufficiale del Cammino per Roma riconoscendo alla via Francigena sin dal 1994 la dignità di "itinerario culturale europeo".

Il suo percorso parte da Canterbury, percorre la contea del Kent, arriva alla Manica, prosegue lungo le regioni francesi Nord Pas de Calais, Picardie, Champagne-Ardenne Franche-Comté, varca la frontiera Svizzera nel cantone di Vaud e, in Italia, si snoda attraverso le regioni: Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Liguria, Emilia Romagna, Toscana e Lazio.

La denominazione

Da Roma a Pavia, centro del regno italoico, l'asse viario, oltre che via o strada Francigena, era anche detto via Francisca o via Romea. La duplice denominazione medievale di via Romea e di via Francigena, applicata alla stessa realtà stradale, ha indotto gli studiosi a giudicare la meta del viaggio come fondamentale in quelle designazioni e a ritenere che sorgesse spontaneo chiamare Romee quelle strade che erano percorse



verso sud e Francesche o Francigene quando percorse in direzione opposta. Orientamenti più recenti valorizzano invece la funzione determinante delle persone che percorrevano la strada: via Romea significa via dei Romei, corrisponde perciò alla via Pellerina, che è parimenti attestata. L'indubbia equivalenza dei due attributi di nazionalità Frangi e Francigenae deve indurre ad assegnare a via Francigena il significato di via percorsa da quelli che sono nati in Francia.

Lungo la strada - una carrareccia in terra battuta scomoda e poco agevole - il viandante era però certo di trovare luoghi di ricovero, punti di guado dei fiumi e di conservare la giusta direzione verso la meta. Il territorio di passaggio della strada era munito di fortificazioni e presidiato. L'analisi storica ha sempre sottovalutato l'importanza della via Francigena come direttrice mercantile: Siena viene perciò detta "figlia della strada". L'ascesa della Firenze duecentesca si collega all'inserimento della città nel percorso per Roma. Analogamente per Pisa il notissimo motto "Pisa pesa e pesta il pepe al papa. Il papa pesa e pesta il pepe a Pisa" conferma come il transito dei pellegrini equivaleva a movimentare risorse economiche importanti come il pepe che allora costituiva la mercanzia più pregiata.

I percorsi alternativi

A queste considerazioni si deve aggiungere il rapporto con le vicende della strada di centri medievali cospicui, come Piacenza, Siena, Lucca: nel loro sviluppo occorre tenere in conto fattori intrinseci forti, ma non si può certo negare che il facile collegamento con le grandi vie di comunicazioni vi abbia favorito lo sviluppo di attività finanziarie e mercantili. Ciò appare tanto più vero se non si dimentica che la via Francigena consentiva di giungere, sia dagli Appennini sia dalle Alpi, al porto fluviale di Piacenza, e quindi di mettersi in rapporto con quella rete di comunicazioni fluviali che era senza dubbio il più importante strumento per i trasporti commerciali dell'Italia medievale.

Dalla zona tosco-emiliana verso nord i transiti potevano dirigersi verso Pavia, ma potevano anche prendere la strada per Genova. Da Pavia a Genova fino ai piedi delle Alpi al viaggiatore era offerta una certa varietà di percorsi. Tale varietà era peraltro una caratteristica generale, ben risultante dalla ricostruzione storica nella mappa satellitare.

Appunto, questa varietà riapre il problema terminologico: la meno precisa identificabilità di un tragitto prevalente spiega il ricorso, nei documenti di questa zona, alla denominazione di via Francigena.

In corrispondenza del superamento della barriera appenninica si assiste, a partire dal XIII secolo, ad una ramificazione degli itinerari per Roma. Alla via di Monte Bardone si aggiungono altri percorsi: proseguendo sulla via Emilia, oltre Borgo San Donnino, sempre più vengono utilizzati altri valichi appenninici posti più a est (ad esempio quello detto dell'Osteria Bruciata, oppure il passo Serra o, addirittura, il passo di Scheggi), che collegheranno rispettivamente a Firenze, ad Arezzo e a Gubbio. Ciò permetterà di raggiungere Roma, oltre che per il consueto tracciato per Siena-Radicofani-Bolsena-Viterbo, che rimarrà tuttavia il più usato, anche attraverso la Val di Chiana e la Val Tiberina. L'apprestamento e la valorizzazione dei nuovi percorsi alternativi, che peraltro utilizzeranno non di rado tronconi di antiche vie consolari, saranno chiaramente legati alla crescita economica delle città della valle dell'Arno e di quelle umbre. In particolare Firenze che, divenuto il maggiore centro della vita economica e politica dell'Italia centrale, nel corso del Duecento catturerà l'asse principale delle comunicazioni con Roma. Si assisterà così, sin dai primi anni del secolo, all'affermazione come strada transappenninica di grande comunicazione, del tracciato della Bologna-Firenze, transitante per il passo dell'Osteria Bruciata,

ta, il che abbrevierà notevolmente il viaggio per Roma. Da Firenze, poi, si raggiungerà il vecchio itinerario romeo in Valdelsa, seguendo il percorso San Casciano-Tavernelle-Poggibonsi; oppure a Siena, utilizzando un altro raccordo che si svolgeva ai margini del Chianti, lungo il crinale delle colline che fungono da spartiacque tra Val di Pesa e Valdelsa, toccando dopo San Casciano, San Donato in Poggio, Castellina e Fonterutoli.

Negli ultimi secoli del Medioevo, tra tutti gli itinerari romei a sud degli Appennini, si imporrà la direttrice Bologna-Firenze-Siena-Roma.



Il ponte della Pia situato nei pressi dell'Eremo di Rosia, vicino al castello di Montarrenti



La strada coperta a Ghivizzano (LU)



Una veduta di Barbarano Romano a sud-est della strada Vetralla-Capranica



Un itinerario d'arte

La via Francigena è un "museo" di testimonianze artistiche e culturali che documentano non solo la vita medievale della strada, ma anche l'età comunale e parte di quella rinascimentale.

Sulla strada Aosta-Roma oggi si incontrano oltre a croci, edicole o semplici segnavia che indicavano il tragitto al pellegrino, anche monasteri, chiese, santuari, abbazie, cattedrali, oratori. Questi edifici sacri sono riconducibili a diversi stili architettonici: lungo la Francigena ricorrono esempi eccezionali di arte romanica quali San Michele e San Pietro in Ciel d'Oro a Pavia, la chiesa di San Savino e la cattedrale di Piacenza, il duomo e il battistero di Parma e il duomo di Lucca; sono invece espressioni importanti di arte gotica Sant'Andrea a Vercelli e il duomo di Siena. Oltre agli edifici sacri, il tracciato della via Francigena è punteggiato da numerose strutture sorte per l'accoglienza di forestieri e pellegrini: si trattava di ospizi gratuiti chiamati xenodochi che furono successivamente trasformati in ospedali (da cui il termine odierno "ospedale" o la variante "ospitale": la radice è hospes, in latino forestiero, straniero). Non mancano inoltre strutture militari, come fortezze, castelli, rocche e torri.

Percorrere la via dei pellegrini romei dai pascoli della Valle d'Aosta fino alle porte delle Sette Chiese di Roma significa compiere un lungo viaggio attraverso uno dei periodi più interessanti dell'architettura e dell'arte italiane. E' il caso dell'imponente mole della Sacra di San Michele che, metà cattedrale e metà fortezza inespugnabile, segna il termine della val Susa in direzione Torino. Come la gotica abbazia di Sant'Andrea a Vercelli, alla cui realizzazione contribuirono probabilmente anche maestranze della vicina Francia "delle cento cattedrali" o San Pietro in Ciel d'Oro a Pavia, fondata nel VII secolo ma poi adattata ai gusti dell'epoca nel periodo dell'apogeo del pellegrinaggio (1117-1132) per ospitare le venerate reliquie di Sant'Agostino. Più oltre sulla loro strada i romei incontravano la cattedrale di Piacenza che custodisce la perfezione dell'architettura religiosa del Medioevo, quindi il duomo di Parma, anch'esso duecentesco, decorato da una lunga teoria di animali, uomini e santi che raffigurano fedelmente l'universo religioso dell'immaginario dell'epoca dei pellegrini.

Anche la Toscana è ricca di grandiose testimonianze legate alla fede di paesi e città. Come nel caso del duomo di Barga, la cui mole romanica si affaccia sul vicino Appennino, oppure nel duomo di Lucca. Al-



A Viterbo, il quartiere San Pellegrino



In un dipinto di Ettore Roesler Franz, il rione dell'Angelo nel ghetto ebraico a Roma

cuni monumenti diventano caposalda intermedi di culto, come appunto a Lucca, dove nella cattedrale di San Martino si trova dal 742 il venerato crocifisso ligneo del Volto Santo: secondo un'antica leggenda Nicodemo, menzionato nel Vangelo di Giovanni, aiutato più dalla gra-

zia divina che dalle proprie capacità, scolpì sul legno il busto di Cristo; sopraggiunta la sera, stanco, si addormentò senza aver terminato la testa, ma al suo risveglio, con grande meraviglia, trovò il crocifisso completato, poiché gli angeli durante la notte avevano lavorato per lui.

Entrati nelle terre del Senese, alla lunga serie di pievi e cattedrali che segnano la via verso Roma si aggiunge la possibilità di incontrare rari e intatti esempi dell'urbanistica medievale. Ai piedi delle torri di San Gimignano le vie di oggi sono le stesse che i pellegrini calcarono per secoli, così come le mura dantesche e le quattordici torri di Montepulciano coronano oggi, come nel 1270, una delle alture di confine tra i domini di Siena e Firenze.

Le terre al confine tra Toscana e Lazio conservano alcune delle cripte più significative dell'epoca romanica: la prima e più nota è quella di Acquapendente, meta d'eccezione per i pellegrini, che qui potevano trovare le sante reliquie custodite in un sacello disegnato sul modello del Santo Sepolcro di Gerusalemme.



A San Miniato, la Torre di Matilde e la chiesa medievale edificata su una preesistente dell'VIII secolo



A Roma, dopo secoli di continui rifacimenti e modifiche, non è facile scoprire le memorie di epoca medievale. Ma nelle grandi basiliche, in Santa Maria in Trastevere oppure in San Lorenzo, nel chiostro di San Giovanni o ai piedi del ciborio gotico di San Paolo fuori le Mura, si può constatare come gli stili gotico e romanico, che hanno accompagnato i passi dei pellegrini in viaggio attraverso l'Italia, non siano stati cancellati.

I valichi alpini

Il punto più aspro e difficile dell'itinerario della Francia era rappresentato dalla catena alpina. I valichi alpini acquistarono un'importanza strategica già con la fine della denominazione longobarda e l'inizio di quella franca. Carlo Magno, dopo aver sconfitto i Longobardi, riunì tutte le terre dell'Europa cristiana sotto le insegne imperiali ed impose la ricostruzione di strade che innervassero le regioni dell'impero conquistato. L'investitura di Carlo Magno da parte del papa la notte di Natale dell'anno 800 confermò un rapporto privilegiato tra l'Impero e il papato. Naturale conseguenza fu il consolidamento della comunicazione con la Città Santa. Le prime testimonianze scritte dai pellegrini diretti a Roma permettono di conoscere il percorso scandito dalle magioni [mansiones] cioè dalle località ove era possibile trovare alloggio.

La consapevolezza dell'importanza strategica assunta dai valichi indusse i sovrani medievali ad accrescere il controllo sulle regioni montane. I Franchi stabilirono molto presto (515) un controllo sul Moncenisio, sul passo del Gran San Bernardo e sugli accessi alle Alpi meridionali, a partire dalla Valle d'Aosta. La pianta della città di Aosta ha conservato per quasi due millenni, sino al secolo scorso, la peculiarità della progettazione urbanistica romana: la cristallizzazione dell'abitato entro i limiti storici dell'Augusta Praetoria, fondata in posizione strategica sull'area di incontro della strada Eporedia proveniente da Mediolanum con le due vie dirette ai valichi alpini dell'Alpis Graia e dell'Alpis Phoenina (Piccolo e Gran San Bernardo).

Il passaggio obbligato attraverso le Alpi era legato anche dalla indisponibilità dei percorsi lungo il litorale marittimo: i saraceni rappresentarono per tre secoli, dall'VIII al X secolo, una grave minaccia nell'Europa meridionale. Questi gruppi di origine nordafricana, controllavano le coste delle Baleari, della Corsica, della Sardegna, della Spagna meridionale e fondarono molteplici siti a Frassineto (in francese Le Gard Freinet) nell'attuale Massiccio dei Mori, presso il golfo di Saint Tropez in Provenza. Il presidio di Frassineto era inoltre dotato di strategiche difese naturali, essendo costruito su un rilievo e completamente circondato da una foresta tanto fitta da essere impenetrabile. Occorre evidenziare come spesso, ad esempio lungo tutta la costa da Civitavecchia a Napoli, siano stati i principi locali ad avvalersi dei musulmani quali propri alleati nelle contese regionali, e siano stati gli stessi a favorire insediamenti arabo-saraceni, poiché garantivano una sorta di protezione da possibili annessioni longobarde o bizantine.

Dalla Provenza i saraceni risalivano le valli alpine sino all'alto Rodano e all'alto Reno, discendevano nel Delfinato e in Piemonte: all'inizio del X secolo distrussero la potente abbazia di Novalesa e per decenni occuparono la Val di Susa saccheggiando borghi e città piemontesi.

Anche l'abate Maiolo di Cluny, venerato come un santo, incappò in un agguato dei saraceni sul passo del Gran San Bernardo, allora chiamato Monte di Giove, per l'ardita altezza delle cime che sembrano toccare il cielo. L'episodio viene narrato da Rodolfo il Glabro nelle Storie. Il monaco ricorda che "i saraceni spingendosi audacemente fuori dall'Africa, si attestarono in alcune forti posizioni sulla catena alpina" dove i viaggiatori, provati dalla fatica e costretti in prossimità dei valichi a seguire sentieri stretti e passaggi obbligati, subivano le aggressioni senza possibilità di fuga. Mentre tornava dall'Italia nell'estate del 972, l'abate Maiolo

fu sequestrato con tutto il suo seguito e i saraceni valutarono il prezzo del riscatto in mille libbre d'argento, che furono pagate dall'abbazia di Cluny spogliando il monastero di tutti i pezzi ornamentali.

Va riconosciuto agli ingegneri romani l'incipit dell'organizzazione e realizzazione viaria transalpina che avrà risvolti storici, sociali e culturali fondamentali nello sviluppo dei traffici europei. In principio le vie romane erano sostanzialmente concepite come percorsi militari, determinanti per accelerare l'accesso ai territori di conquista e garantire arterie di rifornimento per gli eserciti. Allora i passi alpini più transitati erano Resia, Brennero, Radstaedter Tauern (Sankt Michael im Lungau), Septimer, Maloja, Julier, Spluga, Monginevro e Piccolo San Bernardo e Passo del Monte Ceneri. Mentre altri valichi oggi fondamentali, come ad esempio il Gottardo, in epoca romana pare fossero completamente ignorati.

Va osservato che per tutto il Medioevo furono sostanzialmente i valichi del Piccolo e del Gran San Bernardo, del Moncenisio e del Monginevro a contendersi nella via Francigena il primato, poiché la loro favorevole posizione li rendeva ugualmente adatti al transito di uomini e merci per l'Italia. Tra i passaggi obbligati delle Alpi centrali nel Medioevo vi erano i valichi del Settimo (Septimer), il Lucomagno, il San Bernardino, che collegavano la valle Padana con il bacino superiore del Reno, da cui si potevano raggiungere i paesi germanici.

Il Moncenisio

La strada fra Chambéry e Torino doveva essere tra le più ampie: notizie del XIII secolo segnalano una larghezza di 3 m in rettilineo e anche doppia nelle curve. Ma questo doveva valere per il percorso che si affermava come il principale, mentre le numerose varianti dovevano avere dimensioni più normali per le strade di quella età, anche inferiori ai 2 m. In Val di Susa la strada medievale si allontanò dal fondovalle, più caro ai romani, non potendo reggere alle paludose insidie di quei terreni: il percorso continuò comunque a essere condizionato dai frequenti cambiamenti del corso della Dora. Lo stesso Moncenisio è da ritenere un sistema di valichi e non un singolo valico. Intorno al più noto e usato passo, tutt'oggi si individuano punti di passaggio ben meno difficoltosi e ben più brevi; il colle della Scala, fra Bardonecchia e Briançon, i colli di Valle Stretta e di Rho fra Bardonecchia e la valle dell'Arc, il colle dell'Autaret fra la valle di Lanzo e la valle dell'Arc.

La storia ci ha tramandato notizie e fatti delle traversate invernali delle Alpi

Nell'autunno del 1076 Enrico IV dovette scegliere fra ottenere la revoca della scomunica da parte del papa entro il 15 febbraio del 1077, anniversario della scomunica stessa, oppure rinunciare al potere. Per il 2 febbraio del 1077 l'opposizione dei principi tedeschi aveva invitato il suo avversario, papa Gregorio VII, ad Augusta. Enrico decide di prevenire il papa con un gesto inaspettato: valicare le Alpi in inverno e andargli incontro. A Enrico non resta altro che tentare l'impossibile: assolda alcuni abitanti locali pratici della zona ed esperti della montagna con il compito di precedere i suoi uomini fra rocce e nevali e prestare soccorso in caso di bisogno.

La cronaca di Lamberto di Hersfeld così narra. "Dopo che sotto la loro guida si furono spinti con grandissima difficoltà fino alla vetta della montagna a causa del freddo gelido, era divenuto così ghiacciato che la discesa sembrava impossibile. Gli uomini cercarono allora di vincere il pericolo con la forza fisica: strisciarono ora su mani e piedi, ora appoggiandosi alle spalle di chi li precedeva; a volte quando scivolava loro il piede sul terreno sdruciolevole, cadevano slittando per un bel pezzo verso valle, ma alla fine, a rischio della vita, giunsero in pianura.



Il cronista narra che la sovrana dovette condividere le fatiche del marito. Durante la discesa dal Moncenisio la regina e le altre donne del suo seguito furono adagiate su pelli di bue e coloro che precedevano il corteo le trascinarono a valle. Numerose furono le perdite dei cavalli: in parte essi furono calati "con l'aiuto di certe attrezzature", in parte li si fece scivolare con le zampe legate insieme; molti però morirono,

altri si ferirono gravemente, "solo pochi riuscirono ad arrivare sani e salvi". A Canossa Enrico, il 28 Gennaio 1077, ottiene la revoca della scomunica; egli regnò ancora per ventinove anni. Il viaggio di vera penitenza fu la traversata invernale delle Alpi, impervia e pericolosa anche per chi, come l'imperatore, poteva permettersi il meglio in fatto di guide locali, ausili e attrezzature.

Animali da viaggio

I viaggiatori nel Medioevo avevano a disposizione animali da sella e da tiro diversi a seconda del clima e dell'uso al quale erano destinati. L'asino è originario delle regioni calde dell'Arabia e del Nordafrica: era conosciuto e diffuso anche al di fuori del bacino del Mediterraneo, nei paesi più freddi a nord delle Alpi e nella lontana Asia.

L'asino veniva usato soprattutto come animale da soma e da sella, meno come bestia da tiro. Un asino è in grado di trasportare 150 kg, cioè circa la metà di quanto porta un cammello; un adulto con un po' di bagaglio può quindi viaggiare a dorso d'asino. Se il cavallo è spesso associato al lusso, all'arroganza e alla guerra, l'asino è invece simbolo di umiltà e di modestia.

Il cavallo, più veloce e più forte dell'asino, fu l'ultimo animale importante ad essere addomesticato. Il cavallo è indicato come animale da sella e da tiro; se attaccato nel modo giusto, può trainare più di 1.000 kg. Il cavallo degli antichi germani era sicuramente più piccolo dei cavalli di oggi. Il *Sachsenspiegel* nel XIII secolo fa dipendere la piena facoltà dell'uomo di testimoniare del fatto che egli sappia montare a cavallo senza aiuto, salendo su un'apposita pietra alta un cubito (circa 40 cm). Dal V all'XI secolo nell'Europa occidentale il cavallo è piuttosto raro e, poiché gli stalloni erano considerati "armamenti" importanti, la loro esportazione nei paesi nemici fu ripetutamente vietata. In seguito all'incremento degli allevamenti il cavallo fu successivamente impiegato per usi civili e divenne lo status symbol della nobiltà, dei cavalieri e dei vescovi.

È significativo il fatto che i domenicani nel 1228 dovessero prescrivere nelle loro regole che i fratelli non avessero né carri né cavalli di loro proprietà, né tenessero cavalli altrui nelle loro stalle. Il cavallo era un serio concorrente dell'uomo nell'alimentazione: esso non si contentava di poco come l'asino, ma si nutriva di avena, alimento importante per i ceti inferiori; nel Medioevo la maggior parte della popolazione non poteva permettersi nemmeno il pane, ma tutt'al più pappa di avena. Non bisogna infine sottovalutare i prezzi di allora: chi viaggiava a cavallo doveva calcolare che le spese per la sua cavalcatura (avena, fieno, stalla, pedaggi per l'uso dei ponti) erano almeno pari alle proprie (per vitto, alloggio, ecc.). L'uomo a cavallo procedeva sì più velocemente del pedone, ma in cambio veniva considerato un benestante, e non poteva quindi contare sulle agevolazioni previste per i poveri (ad esempio l'alloggio gratuito negli ospizi). Il mulo (incrocio tra un asino e una cavalla) e il bardotto (incrocio di un cavallo con un'asina) sono robuste bestie da soma. Il mulo è più grosso e più forte del bardotto; è robusto quanto il cavallo, ma è sobrio, paziente e resistente alle malattie quanto l'asino. Come animale da carico, traino e sella, il mulo veniva adottato da persone di rango inferiore a quello dei cavalieri.

Il cammello è un animale dalle caratteristiche singolari: esso si adatta perfettamente anche alle condizioni più estreme, è in grado, come nessun altro animale da sella o da soma, di affron-

tare viaggi in regioni torride e asciutte, ostili alla vita dell'uomo. Il cammello fu addomesticato probabilmente già nel I millennio a.C.; le fonti registrano carovane di cammelli a partire dal 1100 a.C. circa. I cammelli sono citati anche in *Genesi* 31,34 durante il ritorno a Canaan "Ora Rachele aveva preso gli idoli, li aveva messi nella sella del cammello e si era seduta sopra quelli. Labano frugò tutta la tenda e non trovò nulla". Il cammello si prestava ad essere utilizzato come animale da sella e da trasporto sia per usi militari sia civili. Senza il cammello non sarebbe stato possibile attraversare il Sahara o le zone interne dell'Asia tra la Cina e Bisanzio; per quanto riguarda la portata del carico, la resistenza e le altre caratteristiche, esso è indiscutibilmente superiore al cavallo, all'asino e al mulo: in un giorno può coprire sino a 150 km e può portare un carico di 270 kg. Il cammello fu importato dagli arabi in Spagna e in Sicilia e fu impiegato anche nella Gallia merovingia, tuttavia, contrariamente all'asino e al cavallo, non si è mai veramente ambientato in Europa.

L'elefante, nell'Europa medievale è ancora più raro del cammello, è più lento del cavallo, dell'asino e del mulo. Il califfo Harun al Rashid donò all'imperatore Carlo Magno come simbolo dei sovrani orientali un elefante di nome Abuz Abaz: l'elefante giunse in buone condizioni nell'estate dell'802 alla corte di Aquisgrana ove suscitò grande meraviglia.

I buoi nel Medioevo erano i più diffusi animali da tiro per carri e attrezzi agricoli. I buoi, per lo più aggiogati a coppia l'uno accanto all'altro o l'uno dietro l'altro, sono facili da condurre e da sorvegliare: essi camminano più lentamente e sono molto meno resistenti dei cavalli: si dice che non potessero percorrere più di 15 km al giorno. Nella biografia di Carlo Magno, Eginardo si prende gioco dell'ultimo re merovingio che era troppo povero per permettersi aristocratici cavalli e si faceva trainare da buoi. Fino a che non ci furono strade e vie abbastanza transitabili, per il trasporto di uomini e di merci ci si dovette affidare alle bestie da soma. Queste dovevano procedere sicure e spedite su sentieri spesso assai stretti, avere resistenza, zoccoli saldi, essere di poche pretese e saper portare grossi carichi. Muli e bardotti erano nel Medioevo le bestie da soma preferite ed erano più economici dei carri trainati da buoi, anche se su un carro trainato da un bue si poteva trasportare il carico di due cavalli. Sulle lunghe distanze la lentezza dei buoi, gravava fortemente sul bilancio sia per le paghe e il vitto dei guardiani, sia per il foraggio delle bestie.

Quando per spostamenti in alta montagna, in luoghi privi di strade, si pretendeva un prezzo troppo alto per buone bestie da soma, venivano richiesti i portatori, spesso prigionieri di guerra o schiavi appartenenti al novero dei viaggiatori (non volontari) del Medioevo. In caso di necessità, venivano utilizzate anche capre e pecore, come si narra nelle cronache delle crociate; questi animali si prestavano a fungere da bestie da soma anche perché venivano portate come provviste viventi di carne e macellate di volta in volta.



Un ingrandimento tratto dall'*Atlante Catalano*, anno 1375 (Parigi, Bibliothèque Nationale de France)



Il Gran San Bernardo

Sull'ampio terrazzo morenico che si affaccia sulla Valpelline si trova il comune di Doues, nel punto in cui questa si congiunge con la valle del Gran San Bernardo. Il nome "Doues" è probabilmente di origine latina: deriverebbe infatti da *Dovia*, cioè "duae viae" e starebbe a indicare che in questa località si biforcavano due strade che portavano al di là delle Alpi. La prima, divenuta poi la più importante, è quella del valico del Gran San Bernardo (in epoca romana, *Mons Jovis*); la seconda è, probabilmente, quella della Fenêtre Durand, che un tempo era una transitata via di comunicazione con il Vallese.

Nel Medioevo ebbe molta importanza l'ospizio di Doues, fondato nel 1317 e ancora funzionante nel secolo scorso. Il Colle del Gran San Bernardo ha avuto un ruolo determinante nelle relazioni fra il nord e il sud dell'Europa. Vi sono transitati condottieri, pellegrini, papi e viandanti. Vi passarono i Celti, i Romani, i Longobardi, le truppe dell'imperatore Carlo Magno e di Federico Barbarossa. La strada che conduce al passo consisteva inizialmente in un ripido sentiero, una pista, quanto mai primitiva, che sfruttava al massimo le caratteristiche naturali del territorio. Verso l'anno Mille, San Bernardo, arcidiacono di Aosta, dopo aver sconfitto i briganti che infestavano il territorio, fondò l'Ospizio in cima al Passo e lo dedicò a San Nicola, protettore dei viandanti e dei mercanti. Ma in onore di San Bernardo già dall'XI secolo il passo assunse l'attuale denominazione e i canonici dell'Ospizio assicuravano "pane, letto e calore" ai viaggiatori che ne avessero necessità. L'Ospizio del Gran San Bernardo, fondato dai canonici agostiniani nella Diocesi di Sion, nel 1177, disponeva di 78 fra ospizi, case, priorati e chiese lungo le principali vie alpine, dall'Inghilterra alla Sicilia. Divennero 86 nel 1286. I sovrani d'Europa, fra cui gli imperatori Federico I e Enrico VI così come il re d'Inghilterra Enrico II, in lotta per il controllo dei passi alpini occidentali, praticarono nei confronti dell'ospizio una politica di protezione e donazioni.

Il Brennero

L'affermarsi di Verona nel XIII secolo fu legato allo spostarsi del baricentro del mondo tedesco dalla Svevia all'Austria. Sulla città che sarà poi degli Scaligeri sin dall'antichità convergevano le strade provenienti dai valichi alpini orientali: di qui l'accrescimento dell'importanza strategica e politica di Verona, roccaforte ghibellina, che divenne la città imperiale per eccellenza.

Contemporaneamente all'aumento di importanza del Brennero, i passi occidentali del Moncenisio e del Gran San Bernardo, persero la precedente unicità nei flussi nord-sud a favore di un percorso più diretto che univa il Mare del Nord e il Baltico con Roma. Testimonianza della concentrazione dei traffici provenienti dalla Scandinavia e dall'area germanica lungo il passo del Brennero è l'*Haubok*, un manoscritto di itinerario dell'inizio del Trecento che segna tutte le tappe del percorso da Lubeca a Roma. Il tracciato codificato si affermò sempre di più a partire dall'inizio del Trecento, con la crescita delle città della Lega Anseatica e lo sviluppo delle comunicazioni fra l'area germanica e i paesi scandinavi. La via del Brennero, utilizzata già in età romana come via del sale per Salisburgo e Hall, dove veniva scambiato il ferro e l'argento di Bressanone, divenne nel basso Medioevo anche via della fede e della cultura.

Nel tardo Medioevo i signori locali si occuparono nuovamente della costruzione e della manutenzione delle strade alpine, attratti dagli alti dazi che avrebbero potuto imporre ai mercanti. Il Brennero, situato ad un'altezza di 1.317 m, era praticabile anche in inverno.

Lungo il percorso alpino divenne polo primario di viaggi di devozione il santuario di San Romedio, nei pressi di Romeno, fortemente legato alla storia della città di Trento e alle sue origini episcopali. La località individuata era vicina al luogo del martirio dei santi Sisinio, Martirio e

Alessandro. Dopo la morte di Romedio, nobile tirolese che aveva scelto di vivere da anacoreta fra i boschi della Val di Non, divenne santuario e meta di pellegrinaggio. Le prime tracce sicure di venerazione si riscontrano a partire dall'XI secolo, mentre prende forme sempre più marcate e artisticamente definibili lo stesso santuario, una delle costruzioni sacre più singolari della regione alpina.

I primi racconti di viaggio

Una delle principali fonti per la ricostruzione storica delle vie dei pellegrini sono i racconti di viaggio. Sebbene con altra denominazione anche l'*Itinerarium Hierosolymitanum* (o *Itinerario Burdigalense*) tratta della Francigena: descrive infatti la strada per arrivare a Gerusalemme a partire da Bordeaux, indicando tappe, locande, aneddoti locali. L'*Itinerario* fornisce una panoramica completa del sistema stradale romano e delle sue prime variazioni di percorsi e risale al consolato di Dalmatico e Zenofilo (333 d.C.): forse fu compilato da un pellegrino di ritorno da una visita in Palestina.

Superate le Alpi al Monginevro, il viaggiatore attraversa la pianura padana toccando Milano seguendo, attraverso Bergamo e Brescia la via pedemontana, e quindi da Verona la Postumia sino ad Aquileia, per proseguire poi verso Oriente sul tracciato interno dell'Illiria. Il ritorno contempla invece il passaggio da Roma e di qui Rimini lungo la via Flaminia e nuovamente Milano, seguendo la via Emilia.

Di superiore importanza è il testo (purtroppo solo poche pagine, copiate nel *Codex Aretinus*) della relazione di Egeria del viaggio, compiuto dal 381 al 384 in diverse regioni d'Oriente: Palestina, Egitto, Arabia, Siria-Mesopotamia, Asia Minore. Egeria (una donna originaria della Galizia o del sud della Gallia) è pellegrina intelligente e devota, capace, con lo stile limpido del suo racconto, di trasmettere le sue profonde emozioni lungo un pellegrinaggio che ha la cadenza delle grandi e solenni liturgie celebrate a Gerusalemme così come nei vari luoghi evocanti la presenza del Salvatore.

Le guide dei pellegrini

L'*itinerario* di Antonino di Piacenza (*Itinerarium Antonini Placentini*), Un viaggio in Terrasanta del 560-570 d.C., si colloca in un filone di scritti per viaggi che si va sempre più infittendo restituendoci la testimonianza di un'attitudine devota sempre crescente nonostante le difficoltà di una simile avventura.

Le guide di pellegrinaggio a partire dal VII secolo si fanno in effetti più ricche di notizie propriamente devozionali, anche se perdono in qualità letteraria. Del VII secolo ci resta soltanto la relazione *De locis sanctis* del vescovo gallico Arculfo che vi peregrinò attorno al 670; nel secolo VIII invece possediamo una grande opera, il *De locis sanctis* del Venerabile Beda, che è tuttavia una raccolta di scritti antecedenti. Opera di seconda mano, lo scritto di Beda è fondamentale per comprendere quale fosse l'immagine che in quei tempi si faceva della Terrasanta, un'immagine che avrebbe molto pesato sull'immaginario degli stessi secoli successivi; ma è molto meno importante per la ricostruzione delle condizioni effettive in quel tempo.

Fra l'VIII secolo e la vigilia delle crociate quello di Beda rimase in un certo senso l'unico testo relativo alla descrizione della Terrasanta, se si esclude l'*Itinerarium* di Bernardo il Monaco il cui lungo viaggio è situabile tra l'866 e l'870. Semmai molte leggende fiorirono attorno a un supposto pellegrinaggio di Carlo Magno a Costantinopoli e a Gerusalemme: esse avrebbero dato i loro frutti nella letteratura epica. In un'età di forte decadenza della cultura scritta, non meraviglia questo rarefarsi di testi per quanto sia d'altronde evidente che il numero di pellegrini andò crescendo negli ultimi secoli dell'Alto Medioevo.



La più antica elencazione delle tappe della via per Roma, come ricordato, è costituita dalla memoria lasciataci da Sigerico, forse trascritta più con l'intento di celebrare un evento storico, che per fornire istruzioni ad altri vescovi che dell'area britannica si recassero a Roma per ricevere il pallium dal papa: oltre alle chiese e ai luoghi sacri visitati dal presule durante il suo soggiorno romano, nel documento sono registrate le 80 submansiones de Roma usque ad mare, cioè sino al canale della Manica.

E' soprattutto grazie a questa fonte, quindi, che sappiamo come sul finire del X secolo la via per Roma avesse consolidato il suo tracciato e fosse diventata un'importante arteria ben definita nel suo percorso di base, facente capo a punti nodali: centri attrezzati, valichi montani, attraversamenti di fiumi. Negli stessi anni è assai probabile fosse già stata realizzata una almeno parziale sistemazione del fondo stradale, con operazioni di contraffortatura, delimitazione e pavimentazione ottenuta, quest'ultima, mescolando sassi e pietra alla terra spostata e battuta, secondo un impianto le cui tracce ancora rimangono in alcuni tratti.

La velocità dei viaggi

La maggior parte delle persone viaggiava a piedi: camminando ad una velocità di quattro o anche 6 km/ora, si potevano percorrere 40 km al giorno. A cavallo si potevano raggiungere i 50-70 km in un giorno. Questi dati non vanno però generalizzati: ai 1.200 km in linea d'aria tra Hildesheim e Roma dovevano corrispondere nel Medioevo come minimo 1.500 km di strada. Dividendo questa distanza per 30 e per 50 (ossia le prestazioni giornaliere più basse dei pedoni e dei cavalieri) si ottengono rispettivamente 50 e 30 giorni. I viandanti che a piedi riuscivano a fare 1.500 km in sette settimane dovevano essere ben pochi. E Bernardo di Hildesheim, che sicuramente aveva a disposizione buoni cavalli, impiegò più di due mesi nell'andata (dal 2 Novembre del 1000 al 4 Gennaio del 1001) e un po' meno di due mesi al ritorno (dal 16 febbraio al 10 aprile del 1001, passando per Saint Maurice d'Agaune, nella valle superiore del Rodano, subito dopo aver valicato il Gran San Bernardo. Nella navigazione i ritardi erano invece assolutamente imprevedibili. Spesso dovevano trascorrere giorni di incessanti preghiere prima che soffiasse il vento propizio. Nel 1249 Luigi il Santo impiegò ventitré giorni interi a percorrere la rotta fra Cipro e Damietta (400 km) invece dei soliti tre giorni. Marco Polo fu costretto dal maltempo a una sosta obbligata di cinque mesi a Sumatra.

Benché il calcolo della media giornaliera risulti problematico (anche a causa della diversa durata del giorno in estate e in inverno), esistevano comunque alcuni dati suffragati dall'esperienza in base ai quali le autorità laiche ed ecclesiastiche che dovevano spesso inviare messaggi urgenti potevano regolarsi.

In linea orientativa le percorrenze medie giornaliere del Medioevo (in chilometri) così possono riepilogarsi: viandanti, 25-40; viaggiatori su cavalli al galoppo, 50-60; viaggiatore con seguito e bagagli, 30-45; corrieri a cavallo, 50-80; corrieri espressi papali, 100; galere a remi, 40-60; nave a vela, 120-200.

L'aumento della velocità dei viaggi nel tardo Medioevo fu determinato da molteplici cause: l'allevamento di cavalli più capaci, l'istituzione di stazioni di posta per il cambio dei cavalli, la costruzione di strade e ponti, l'uso regolare dei traghetti, servizi migliori di assistenza per uomini e cavalli lungo il percorso, la costruzione di navi più veloci e più comode. Se nella prima metà del XV secolo un corriere espresso da Roma a Firenze (230 km in linea d'aria) impiegava ancora cinque o sei giorni, nella seconda metà del XVI secolo esso impiegava un giorno soltanto.

Le cosmografie

Nel 1154 re Ruggero II incaricò un arabo di Ceuta educato a Cordova (Al Idrisi) di redigere una compilazione geografica del mondo conosciuto: ne nacque un'opera nota agli arabi come "il libro di Re Ruggero" e da noi comunemente detta "Geografia di Idrisi". Frutto delle ampie conoscenze personali dell'autore oltre che delle relazioni dei viaggiatori inviati a raccogliere notizie nei vari paesi, questo testo costituisce un abbozzo della geografia del Mediterraneo a metà del XII secolo, rudimentale ma prezioso per la rarità di simili documenti riferibili alla stessa epoca.

I percorsi indicati coincidono sostanzialmente con quelli descritti dalle fonti coeve, sebbene nel lavoro di Idrisi gli itinerari terrestri appaiono sovente lacunosi e rintracciabili solo in parte.

Il percorso per Roma che viene descritto nella sua interezza segue il litorale, toccando località portuali: è chiaro che si tratta di un itinerario marittimo.

Il fatto non costituisce una eccezione poiché, malgrado i rischi di una navigazione rudimentale, non mancava chi, per giungere a Roma usava ancora parzialmente la nave. Ad esempio possediamo un breve resoconto di un viaggio fatto nel 1092-1093 dal vescovo di Arras.

Completa l'opera la Carta del Mondo di Al Idrisi - Il risultato è da considerarsi ammirevole considerate le conoscenze dell'epoca. All'estrema sinistra le isole di Capo Verde, le Canarie, le Azzorre e le isole britanniche formano un unico grande arcipelago. Ben identificabili, da sinistra, la penisola iberica e l'Italia. La Sicilia è al centro e la Sardegna è confusa con le isole Baleari. Nel Mediterraneo centrale è riconoscibile il Peloponneso, poco più a destra Cipro e poco più sopra il Bosforo con il Mar Nero. All'estremo nord è riconoscibile la penisola scandinava. Dell'Africa è rappresentata solo la parte settentrionale. In evidenza il Nilo, di cui non si conosceva ancora la sorgente (scoperta solo nell'Ottocento). Il corno d'Africa risulta spropositato e senza precisi contorni. Di fronte, irriconoscibile, l'India.

Alquanto controversa è invece l'opera di Albert de Stade che descrive i percorsi dei pellegrinaggi attraverso le vicende e i dialoghi di due giovani, Tirri e Firri, "litterati curiales et curiosi inter se invicem per problemata disceptantes" che si propongono, tra gli altri argomenti, lo studio di tutte le strade per Roma. Il tema viene affrontato da Firri che indica dettagliatamente le diverse vie, consigliando anche di intraprendere il viaggio "circa medium Augustum quia tunc aer temperatus est, viae siccae sunt, aquae non abundant, dies longi satis ad ambulandum, noctes etiam ad corpus recreandum, et invenies horrea novis frugibus adimpleta".

Così in forma di dialogo, si presentano gli Annales Stadenses considerati a ragione la più completa guida duecentesca per i pellegrini che dal Nord Europa affluivano a Roma. Il testo degli Annales scritti da Alberto Stade è irripetibile. Nonostante questo alcuni autori li citano. I nomi stessi sono del tutto improbabili (Tirri e Firri). Le citazioni fanno sempre riferimento agli Annales Stadenses auctore Alberto, "Monumenta Germaniae Historica", Scriptores, Tomo XVI Hannover 1858. Ma sono reperibili solo fogli trascritti nella seconda metà del 1800; da qui l'opinione di alcuni storici per l'ipotesi di un falso goliardico postumo e non un antico testo.

Le cronache di viaggio

Sugli stessi passi si mosse un altro pellegrino colto e illustre che lasciò un dettagliato resoconto della sua impresa: l'abate islandese Nikulas di Munkathvera che tra il 1151 e il 1154 intraprese un lungo cammino che lo condusse prima dal papa e poi in Terrasanta. Dopo le tappe per mare dalla sua isola alla Norvegia (approdò forse a Bergen) e



alla penisola danese, arrivo a Stade, lo snodo fondamentale per mercanti e pellegrini che dal Nord Europa si dirigevano al Mediterraneo. Le Alpi vennero oltrepassate al Gran San Bernardo, dove l'abate Nikulas, come centinaia e centinaia di pellegrini, viandanti e mercanti del suo tempo, fu accolto all'ospizio di San Bernardo che era stato edificato per affiancare il monastero di San Pietro (a Doues).

Dopo il passo, Nikulas e i suoi ricalcarono esattamente le tappe della via Francigena di Sigerico, a conferma di un percorso ampiamente conosciuto, dotato di soste e riprodotto ripetutamente, con le distanze e i tempi di percorrenza. L'itinerario con ogni probabilità costituiva la strada normalmente seguita a metà del Trecento per i collegamenti tra Avignone e Roma. Il percorso coincide con il tracciato della via Francigena, sebbene si rilevino alcune varianti di una certa consistenza, la prima delle quali è rappresentata dal valico scelto per l'attraversamento delle Alpi: il Monginevro.

Ne XIII secolo fu redatta la cronaca di un viaggio effettivamente compiuto: il viaggiatore è Eudes Rigaud, arcivescovo di Rouen, indotto a recarsi a Roma presso il Papa da alcune controversie sorte nella sua diocesi. All'andata, in pieno inverno, l'arcivescovo usò il valico del Sempione; ma d'estate passò per Asti, Torino, Sant'Ambrogio, Susa, Termignon, Saint Michel de Maurienne, Aiguebelle e Chambery.

Nel Trecento la produzione letteraria sul tema della Recuperatione Terrae Sanctae, procurò all'Europa cristiana una messe ingente di testi

nei quali, da Pietro Dubois a Giacomo Molay a Marin Sanudo il Vecchio, le preoccupazioni militari connesse all'ipotesi di una nuova e finalmente vittoriosa crociata si traducevano in più o meno precise carte geografiche e topografiche. La letteratura di pellegrinaggio che ne seguì, mentre i sultani mamelucchi, nuovi padroni della Terrasanta, si guardavano bene dal disturbare pellegrini e mercanti occidentali, eccellente fonte di guadagno, è sovente scritta in lingua volgare e si colloca tra il libro di memorie, la guida mercantile e il testo per la devozione. Era l'epoca dei viaggiatori-cronisti.

Le strutture di assistenza

Per il pellegrino lungo le strade europee si presentavano due problemi di indispensabile soluzione: trovare possibilmente compagni di viaggio con i quali condividere rischi e fatiche e ottenere ospitalità la notte. Il rischio era notevolissimo poiché oltre a non poter usufruire di un pasto caldo e di un tetto, spesso dormire all'addiaccio corrispondeva ad offrire l'occasione ai banditi di trovare vittime inermi alle quali sottrarre i loro pochi beni.

Un altro problema quotidiano durante il pellegrinaggio consisteva nel procurarsi vitto e alloggio. I pellegrini si rivolgevano agli ospizi, ai monasteri e agli ospedali gestiti dai religiosi. Sulla strada da Lucca a Roma gli ospizi erano molto numerosi: quasi uno ogni 5 km. Anche in prossimità dei valichi alpini, dove l'assistenza era imposta dall'asprezza

del clima e dei luoghi, le strutture assistenziali erano numerose. Ad Ivrea, alla metà del XIV secolo, si contavano dieci ospedali. In alcuni casi veniva distribuito gratuitamente un po' di cibo, un po' di vino, un po' di pane. Ma solo gli ospizi più ricchi disponevano di letti e di solito non troppo puliti. Le pulci erano una compagnia consueta in queste strutture come nelle locande a buon prezzo. Nulla come un letto appare bello ai pellegrini cantava un anonimo del XIV secolo. Non mancano comunque notizie di osti e albergatori che, nottetempo, avevano buon gioco a spogliare del denaro gli stanchi ospiti sprofondati nel sonno ristoratore. Numerosi pellegrini, in particolare quelli che partivano dal Nord Europa ed erano diretti a Gerusalemme, morivano per strada, vittime delle fatiche, delle limitate risorse e delle malattie.

Qui multum peregrinantur raro sanctificantur. Così la diffidenza popolare bollava nel basso Medioevo la turba di viandanti più o meno mossi da motivazioni religiose, di predicatori itineranti spesso in odore di eresia, di ciarlatani e donne di dubbia onestà che attraversavano i borghi e le città sui collegamenti viari maggiori. Se gli stanziali accomunavano tutti i viaggiatori in un'unica accusa, la Chiesa, nell'impossibilità di distinguere, fin dalla costituzione delle prime diocesi in area padana, si preoccupò di fornire loro assistenza materiale e di dare indicazioni precise a chi si metteva in cammino per fede, in modo da creare sostegno e impulso pastorale a un fenomeno tanto sentito.

La regolamentazione avvenne con il coinvolgimento diretto del potere laico. Già i Longobardi, negli ultimi decenni del loro dominio, avevano provveduto alla creazione di una serie di abbazie regie collocate nei punti strategici della rete stradale romana, tutte dotate di una domus hospitalis, struttura per l'accoglienza dei bisognosi e dei viandanti. Con l'inizio della nomina franca il fenomeno si accentuò: per i carolingi l'assistenza ai poveri e ai pellegrini costituiva un compito di carattere pubblico, un dovere del re, la cui esecuzione era affidata alla Chiesa e in particolare ai 650 monasteri sparsi in tutto l'impero.



Un antico passaggio sul Taro



L'Ordine dei Templari

I Templari, accanto ai numerosi possedimenti in Terrasanta, ebbero anche in Europa precetorie e magioni, che oltre ad essere piccoli feudi autonomi, avevano lo scopo di garantire un preciso punto di riferimento a pellegrini e viandanti. Erano dei complessi autosufficienti, difesi da alte mura, comprendenti anche il convento, con torri di vedetta ai lati, la cappella (le precetorie cittadine, oltre alla cappella dei cavalieri, avevano anche le chiese aperte ai fedeli), i magazzini per la conservazione delle derrate alimentari, l'infermeria, la foresteria, il cimitero e il vivarium, o pescheria, dove si allevavano i pesci, di cui i Templari facevano largo uso in quanto la loro astinenza dalle carni durava da Ognissanti a Natale e per tutta la Quaresima. Gli insediamenti templari sorgevano dappertutto: alla confluenza dei fiumi, lungo le antiche vie consolari romane, sui monti, nelle campagne, nei villaggi e nelle città. Nei centri più importanti ve ne erano due a volte tre. Nelle regioni del nord troviamo alcune consistenti tracce delle magioni templari, molto spesso situate nei pressi di importanti strade, lungo le vie che conducevano alle montagne, nei corcevia nevralgici. Tutta una ragnatela di collegamento che rivela la presenza, a monte, dell'articolato progetto di ordine posto a diaframma tra il potere spirituale e quello secolare, e impegnato fino in fondo a salvaguardare in ogni suo aspetto la fede di chi si metteva in viaggio, alla ricerca di segni oggettivi del divino. Già pochi decenni dopo la sua costituzione l'Ordine del Tempio era presente nell'Italia settentrionale: la prima chiesa dedicata a Santa Maria del Tempio, con magione annessa, fu costruita a Piacenza nel 1160. Le motivazioni delle domus templari nelle regioni settentrionali sono abbastanza ovvie: l'Italia era "il naturale ponte che congiungeva l'Europa cristiana con la Palestina. I pellegrini che, diretti in Terrasanta, valicavano le Alpi per imbacarsi nei porti delle repubbliche marinare di Genova e Venezia - allora nel periodo di massimo sviluppo e dedite ai traffici con l'oriente - o, attraversata la Valle Padana lungo la via Emilia e proseguendo lungo l'Adriatico, raggiungevano Bari e Brindisi, trovarono sul loro cammino, come sicuri rifugi e punti di riferimento le chiese, le magioni e gli ospedali dei Cavalieri del Tempio. Fu quindi creata una rete ben organizzata lungo le vie di grande comunicazione. Quindi non bisogna dimenticare che se la maggioranza degli insediamenti templari sorsero in aree da difendere, ubicati accanto a strade e percorsi importanti nel sistema viario regionale, non mancano strutture ad hoc in territori che avrebbero garantito un utile sfruttamento delle risorse presenti in zona. L'analisi delle fonti d'archivio certifica tale realtà insediativa, dimostrando che spesso i Templari delle singole magioni seguirono con particolare cura i vantaggi derivanti dallo sfruttamento dei siti in cui si erano insediati, traendone notevoli proventi a più livelli. La loro posizione particolarmente solida, anche in ragione dei beni accumulati, si evince non solo dall'elenco dei possedimenti, ma anche dalle prese di posizione dei pontefici nei confronti di quanti cercarono di porsi in contrasto con i Cavalieri del Tempio. Malgrado ciò, si deve tenere conto che l'Ordine dei Templari non raggiunse mai in Italia la potenza politica ed economica di altri Ordini: ad esempio il Cistercense o quello dei Gerosolimitani. Perseguitati e sterminati da Filippo il Bello nel 1307 e soppressi con bolla papale del 1312 i Templari, nati come poveri cavalieri di Cristo ma presto divenuti troppo ricchi e potenti, cessarono di esistere. I loro beni in Italia furono trasferiti agli ordini ospitalieri che ne proseguirono in qualche modo le attività. Oggi la storia pare riabilitare i Templari dalle accuse di empietà ed eresia che ne motivarono la persecuzione: in realtà i Templari furono tra i primi a trarre potere e ricchezza dal controllo economico dei gangli della rete viaria, coniugando difesa, ospitalità e tutela economica dei mercanti e dei pellegrini.

Strade e potere

Ai regni medievali mancarono le disponibilità finanziarie per la costruzione di strade. Il sovrano poteva già ritenersi fortunato se nel suo territorio riusciva ad arginare i pericoli che i viaggiatori correvano per mano degli uomini. I nobili che si sentivano lesi nei loro diritti si rivalevano con prepotenza sulle persone alle quali potevano estorcere un riscatto o confiscare delle merci. La maggior parte dei sovrani si accontentava di rilasciare ai viaggiatori dei salvacondotti, li esentava dai propri dazi, li raccomandava alla benevolenza dei propri funzionari, stipulava accordi con i signori delle terre che essi dovevano attraversare e, non potendo abolirli, limitava almeno alcuni diritti gravosi come il diritto sulla seconda aratura in base alla quale il signore feudale poteva esigere tutta la merce qualora l'asse del carro avesse sfiorato il terreno. Chi godeva di un tale diritto non aveva ovviamente interesse che i viaggiatori procedessero su strade ben tenute.

Nell'XI secolo si registra un forte incremento dei viaggi, mentre cresce nei detentori del potere la consapevolezza che la prassi seguita fino ad allora di depredare i deboli e i forestieri o di ucciderli senza scrupolo sia inconciliabile con la condotta di vita cristiana. Si afferma la *tregua dei*, che prende le mosse dalla chiesa del sud e del centro della Francia, e nel giro di pochi decenni viene estesa dalle autorità laiche in tutta Europa con l'istituzione della pace pubblica: sono tutelati da una tregua determinati gruppi di persone (chierici, monaci, donne, mercanti, pellegrini, contadini, ebrei), determinati periodi (dal giovedì alla domenica di ogni settimana, i periodi dell'Avvento, della Quaresima, le festività), determinati luoghi (chiese, cimiteri, mulini), animali da tiro, attrezzi agricoli, ecc..

Il potere anche quando non può modificare un tracciato stradale, può incidere sui livelli di transito. Là dove strade e valichi sono strutture rigide, maggiormente si scatenano le concorrenze per attrarre mercanti e pellegrini su alcune zone sottraendoli ad altri e: una competizione di questo genere si sviluppa nel Medioevo fra i passi del Moncenisio e del Monginevro. Una strada importante, che conduca ad un valico molto frequentato, ha dunque una permanenza nel tempo che può farla considerare elemento strutturale, caratteristica permanente del paesaggio. Ma le considerazioni ora fatte devono indurre anche allo studio degli sforzi dei centri di potere per influenzarne la direzione e condizionarne il traffico. Si pensi alle continue lotte per il controllo della Piana di Magadino, protetta dalla triplice fortificazione dei castelli di Bellinzona.

Una zona con le caratteristiche sopra definite non è soltanto una strada, ma una fascia di territorio in cui sono comprese le varianti locali di itinerario: i centri monastici che non sono a ridosso del percorso devono le loro origini e il loro sviluppo alle tradizioni di pellegrinaggio e di sosta.



Il Passo Brattello: il cippo miliare con il Tau ripreso successivamente dai francescani



Sono anche le localizzazioni dei punti di accoglienza a determinare gli effettivi percorsi della strada seguita dai pellegrini: non è quindi la sola meta finale del viaggio a determinare gli itinerari, ma le tappe intermedie da cui originano piccole o grandi varianti.

Le varie ed articolate vicende della via Francigena testimoniano ampiamente nel tempo circa l'importanza dei feudi o delle soggezioni feudali nel determinare il successo dei percorsi di viaggio. Certamente l'Alto Medioevo, rispetto alla visione di pubblico servizio insito nella rete imperiale romana, vedeva nella strada una occasione di potere e di conseguente balzello: da qui la rilevanza dei fatti locali rispetto allo schema generale di itinerario.

Matilde di Canossa

Uno dei più illustri esempi di controllo dei transiti come strumento di potere viene rappresentato dalla figura di Matilde di Canossa, comunemente nota per l'umiliazione inflitta all'Imperatore Enrico IV nella sua lotta al papato di Roma.

Nata a Mantova nel 1046 da Bonifacio di Toscana, ma di Lorena per parte di madre, a nove anni eredita un regno di feudi che si estendevano in vari segmenti dalle prealpi lombarde al Lazio, strategicamente inseriti tra l'influenza dell'Impero e quella della Chiesa.

Dotata di grande potere, Matilde fu destinata a destreggiarsi per tutta la vita sul filo che legava i due maggiori antagonisti del mondo di allora: l'imperatore e il Papa. Enrico IV, del quale era vicaria in Italia, e Gregorio VII, al quale era legata per fede.

Paciera, sino all'episodio del perdono di Canossa, ma subito dopo costretta a scegliere fra l'uno o l'altro: perché dopo il perdono al castello di Canossa tra l'imperatore e il Papa si scatenò vera guerra. Scelse Gregorio, guadagnandosi la maldicenza che ne fosse l'amante; e tradì Enrico, perdendo il potere imperiale fino a ridursi all'unico titolo ereditato dal padre, contessa di Canossa, lei che era stata insignita della Lotaringia. Con il secondo matrimonio Matilde raggiunse l'apice della sua potenza politica e diede al papa la possibilità di chiudere il suo antagonista nella tenaglia politica e territoriale dell'area padano-appenninica e della bassa Germania. Contemporaneamente, la sua strategia territoriale, fondata su acquisizioni, cessioni e scambi di proprietà fondiaria, puntò al controllo delle strade di attraversamento dell'Appennino, di quelle delle diocesi di Modena e Reggio e, in territorio mantovano, di alcuni dei più importanti attraversamenti del Po. In un secondo tempo giunse a dominare di fatto i passi di collegamento fra il bolognese e la Toscana e nel 1106 quelli dell'appennino parmense, arrivando sino alla Lunigiana, cioè al passaggio allora più utilizzato da chi si recava a Roma lungo l'itinerario francigeno. All'inizio del XII secolo, la Comitissa si era assicurata tutti i collegamenti viari fra la Padania e la città di Roma (attraverso il porto di Pisa) ad eccezione dell'Aurelia, resa pericolosa da ladri e banditi, e dell'arteria che collegava i porti adriatici, allora poco praticata perché attraversava aree malsane.

Come già iniziato dai Longobardi, i Marchesi di Canossa proseguirono nella pratica del controllo dei valichi ed assegnarono un ruolo di primo piano al monastero di San Colombano a Bobbio che esisteva da quattro secoli, a controllo del passo che dal piacentino si apre verso l'Aurelia. Avevano creato un complesso sistema viario nord-sud, con la costruzione di percorsi, l'organizzazione di ostelli e xenodochi, la sistemazione dei ponti nei



Il Passo Cerreto con il castello di Matilde di Canossa

passaggi più difficili. Punti nodali furono la fondazione di Frassinoro nei pressi del Passo Forbici nel 1071, la fondazione di Fanano e il riattamento di San Pellegrino in Alpe: tutto fu predisposto per azioni militari e di difesa, ma anche per il passaggio delle merci, delle persone e delle idee.

La religiosissima Matilde, stringendo un rapporto sempre più stretto con il papato e con l'Ordine di Cluny pensò ad un vero e proprio sistema di assistenza ai pellegrini, soprattutto sui passi appenninici.

I domini canossiani erano attraversati sia dalla direttrice che dai passi alpini occidentali raggiungeva Fidenza e si congiungeva con la via Francigena, sia dal collegamento appenninico centrale che univa Mantova e Modena con Lucca e Firenze, il più diretto per i viaggiatori provenienti dal Brennero incamminati verso la città eterna.

Matilde stessa manifestò più volte il desiderio di recarsi in pellegrinaggio in Terrasanta e forse anche il suo viaggio del 1089 al santuario di San Michele al Gargano avrebbe potuto costituire una tappa verso Gerusalemme se non fosse terminato, quando un gruppo di cavalieri normanni assalì le ancelle della Comitissa. Anni prima, la morte aveva impedito al padre, il marchese Bonifacio di recarsi pellegrino sui luoghi della redenzione in penitenza per i suoi peccati, tanto che la costituzione della Rotonda di San Lorenzo a Mantova, su modello di quello che per secoli è stato ritenuto essere il Santo Sepolcro, viene letta anche come un atto di pietà filiale nei confronti del padre.

Più che le città (e Mantova in particolare, eletta da Matilde a capitale dei suoi domini) fu il contado il maggiore protagonista del radicamento della riforma di ordinamento della Chiesa voluta da papa Gregorio VII e tanto sostenuta da Matilde di Canossa.

Se nell'XI secolo i centri urbani avevano una funzione di scambio commerciale e di presidio delle grandi vie di comunicazione, soprattutto nella Pianura Padana, il loro rilievo sociale ed economico era ancora ben lungi dal raggiungere quello che acquisiranno successivamente in età comunale. Al contrario i domini feudali sulle terre agricole erano fonte di ricchezza e mezzi privilegiati di controllo delle persone che

vi risiedevano. Era questo il nucleo fondamentale della lotta tra potere secolare e temporale: il contrasto per le investiture ecclesiastiche. I vescovi, gli abati, i grandi poteri delle città e delle campagne dovevano essere nominati dalla Chiesa di Roma o dall'Impero? In tempi in cui circa un terzo delle terre più fertili erano di proprietà della Chiesa, mettere le mani su quel patrimonio voleva dire potere e ricchezza.

La combinazione di questi elementi e il possesso a macchia di leopardo di feudi lungo tutto il corso mediano del Po e da qui fino all'Appennino toscano-emiliano (insieme con lo stretto rapporto te-



Il sigillo di Matilde di Canossa



nuto con il papato) fece dei Canossa, allora anche conti di Lotaringia, una delle potenze politiche dell'Italia dell'XI secolo che tendeva a liberarsi dal controllo imperiale e ancora stentava a dare vita a forme di aggregazione comunale. Fu soprattutto Matilde a favorire le donazioni (o restituzioni di beni già usurpati alla Chiesa) e l'insediamento di comunità religiose sui suoi feudi. Ad esse affidava un controllo del territorio, incrementando con operazioni di bonifica e di disboscamento la produttività dei terreni e favorendo l'aumento della ricchezza e della popolazione, falciata da secoli di miseria e di invasioni.

Un'opera colossale di prosciugamento dei terreni paludosi e di rettifica del corso del Po e dei suoi numerosi affluenti secondari fu affidata da Matilde ai monaci benedettini, già insediati in più punti e presenti anche nel mantovano. La Comitissa collegò poi le abbazie maggiori, San Benedetto in Polirone e Nonantola, con il monastero riformato di Cluny, inserendole, insieme con i loro territori allodiali, nel circuito europeo del rinnovamento religioso e artistico.

Matilde morì nel 1115, dopo aver ottenuto con tenacia che i resti mortali di Enrico IV fossero traslati dalla terra sconsecrata, dove la scomunica papale li aveva confinati, all'interno della Cattedrale di Spira. Matilde avrebbe voluto morire nel Monastero di san Benedetto in Polirone cui aveva lasciato quasi tutto ciò che le restava. Non le fu concesso perché era una donna. La sua salma riposa in Vaticano, sotto il massiccio altare del Bernini e fu la seconda donna nella storia ad essere tumulata in San Pietro. Fu una grande stratega delle strade: in fondo quando l'Imperatore doveva attraversare l'Appennino per raggiungere Roma, furono i castelli di Matilde e suoi valichi fortificati a costringere Enrico IV a umiliarsi nei territori di Canossa.

La vicenda di Matilde fu l'illustre epilogo di un periodo di potere feudale nelle strade: l'età comunale e la rinascita dei commerci aprirono difatti di lì a poco nuove prospettive storiche. ■

* *DIAR - Politecnico di Milano*

La regola benedettina

Benedetto da Norcia aveva fondato a Montecassino, attorno al 530, un monastero la cui regola nell'816 fu imposta a tutti i conventi. Con la regola furono fissate le norme alle quali l'ospitalità dei secoli successivi dovette conformarsi: abati e monaci devono lavare i piedi agli ospiti, l'abate verserà loro dell'acqua sulle mani e in onore di un ospite si romperà persino un periodo di digiuno. Anche per questo motivo dovrà essere allestita una cucina a parte: così gli ospiti che giungono in determinati periodi dell'anno non disturberanno la vita dei frati.

Poiché la regola benedettina conteneva solo delle disposizioni orientative, i monasteri dovettero adattarla a seconda del clima, degli usi e delle particolari circostanze. Nel IX secolo i conventi benedettini non ritennero più opportuno lavare i piedi ai potenti, la lavanda fu riservata solo ai poveri, a tutti oppure ad alcuni (spesso in numero di dodici): ai grandi personaggi, se lo desideravano, veniva preparato un bagno.

Vitto, alloggio e assistenza erano conformi al rango degli ospiti: "infatti non è conveniente che i vescovi e i conti stiano assieme ai poveri, agli abati e agli stranieri" recita un commentario della regola benedettina. Quando i mezzi lo permettevano dovevano essere allestiti dormitori differenziati. I monasteri che si trovavano lungo le strade frequentate dai pellegrini allestivano anche alloggi di massa. Una sana economia costituiva il presupposto in base al quale i monasteri potevano assolvere al dovere imposto loro dalla regola benedettina di accogliere Cristo stesso nel povero e nel pellegrino. L'accoglienza dei forestieri, per principio gratuita, rappresentava un onere considerevole. I monasteri benedettini cercarono di adempiere a questa norma prescritta nel Vangelo e dalla regola anche quando si trovarono in cattive condizioni economiche; le fonti riferiscono di monaci ai quali non restava altro che una minestra acquosa invece di cibo consistente. Nel complesso probabilmente i visitatori d'alto lignaggio incidevano meno sul bilancio di quanto non fosse l'alimentazione giornaliera di un gran numero di poveri. Nel monastero di Cluny e nei monasteri che da esso dipendevano era consuetudine nel giorno dell'anniversario della morte di un monaco offrire a un povero lo stesso cibo che assumevano i monaci. Poiché il numero dei morti nel corso

dei secoli assunse numeri consistenti, i vivi rischiarono di essere ridotti alla fame dai morti e dovettero essere emanate particolari disposizioni: non si dovevano più alloggiare "tutti gli ospiti" come aveva ordinato Benedetto, bensì "tutti quelli che potevano essere accolti"; fu stabilito un numero massimo di razioni di cibo da distribuire giornalmente ai poveri, nonché la durata massima di soggiorno del singolo ospite; fu disposto che da una parte dei beni del convento si potesse attingere per provvedere al mantenimento degli ospiti, in modo che al convento fosse assicurato il necessario per vivere decorosamente.

In Italia gli ospizi sono attestati dalle fonti a partire dall'VIII secolo; nell'XI secolo il loro numero aumenta in breve tempo. Nel territorio di Lucca, nell'Italia Centrale, sulla strada principale che portava a Roma venne istituito un ospizio ogni 4/5 km. A partire dal XII secolo l'ospizio divenne un'istituzione caritatevole in senso più ampio.

Per adempiere ai loro compiti gli ospizi avevano bisogno di fondi e di continue entrate; a entrambe le esigenze provvedevano le donazioni e le disposizioni testamentarie. A partire dall'anno Mille, città e ordini cavallereschi, e più tardi confraternite, istituirono in molte località, per esempio a Milano, grandi complessi in grado di ospitare parecchie centinaia di persone per volta, una sorta di città nella città. Nelle grandi case c'erano generalmente dormitori separati per uomini e donne; anche marito e moglie venivano sistemati in locali diversi. In molti luoghi erano allestite, per uomini e donne, stanze con camino separate perché potessero scaldarsi. Molti ospizi in regioni isolate garantivano al viaggiatore, oltre al vitto e all'alloggio, altri preziosi servizi; provvedevano alla manutenzione dei ponti, segnavano le strade, offrivano una scorta per attraversare i territori. Nel corso dei secoli milioni di forestieri sperimentarono l'ospitalità di monasteri, ospizi e ricoveri. Viaggiare nel Medioevo non era un privilegio dei benestanti: anche i poveri intraprendevano lunghi viaggi poiché confidavano sul fatto che sarebbe stato loro offerto gratuitamente un tetto e una minestra.

Anche nel tardo Medioevo i monasteri benedettini restarono fedeli all'ideale del loro fondatore: essi continuarono ad adorare Cristo nel forestiero, memori dell'ammonimento a essere pronti per il Giudizio Universale: "Ero forestiero e mi avete ospitato".



Breme alla confluenza tra Po e Sesia: la cucina dell'ospizio dei pellegrini