

Fonte: <http://www.historialudens.it/>

Autore: **Giuseppe Sergi**

Anno: 2016



*Di quello che si de' astenere il pellegrino e quello che de' prendere*

Giovanni Sercambi, Cronache delle cose di Lucca, dal 1164 al 1424, A.S.L., Biblioteca Manoscritti, n. 107, c. 352R

### **'Viae Francigenae' al plurale**

Secondo Abelardo - lo ha ricordato Umberto Eco negli anni Ottanta del Novecento - le parole non si limitano a rispecchiare la realtà, ma danno anche corpo sia alle cose scomparse sia a quelle inesistenti (*Postille a Il nome della rosa*, in 'Alfabeta', 49, giugno 1983, p. 19). La definizione di 'via Francigena' si riferisce di sicuro a una cosa oggi scomparsa. Possiamo domandarci: c'è anche il rischio che si riferisca a una cosa inesistente?

No, il rischio non è così alto: ma certo il Consiglio d'Europa con il suo progetto di itinerario europeo, gli assessorati delle regioni italiane con i loro materiali, le numerose associazioni nate per valorizzare culturalmente o turisticamente la 'Via Francigena', tutti rischiano davvero di dare una consistenza troppo precisa a questa parola, quasi che indichi una grande identificabile e ben tracciata autostrada che percorreva in diagonale l'Europa medievale.

Non era così: le vie '*Francigenae*' erano molte, o addirittura moltissime, e non si può neppure parlare di varianti di un percorso principale perché per lo più si trattava di percorsi di pari dignità e pari anche per intensità di transiti. L'esempio lo offre proprio il Piemonte che ha due grandi valichi 'Francigeni' alla pari (il Gran S. Bernardo e il Moncenisio) di cui sarebbe assurdo tentare di stabilire quale sia il più 'vero' o il più importante. Non solo, ma molte attestazioni documentarie designano strade di cui noi non riusciamo a tener conto, perché se lo facessimo ci avvieremmo a cartografare gran parte del reticolo viario europeo: valle per valle, zona per zona. Sono le strade di cui le

popolazioni locali volevano semplicemente dire che arrivavano dalle Alpi o verso le Alpi si dirigevano.

### **Calarsi nella mentalità medievale**

Allora il medievista non deve discutere di via Francigena come se si trovasse sempre di fronte a una carta dell'Europa o comportandosi da uomo attuale che ha istintivamente una mentalità da carta europea: deve, invece, calarsi nella mentalità e nella concezione proprie degli anni in cui la 'via' o meglio le '*viae Francigenae*' erano usate e non erano una lodevole ma artificiale ricostruzione culturale.

Lo storico ha gli strumenti per valutare tutti quei percorsi alla luce di una completa carta d'Europa (ciò che ben pochi nel medioevo si avvicinavano a poter fare) e, al tempo stesso, per non cadere negli anacronismi un po' frettolosi in cui cadono facilmente gli enti turistici di oggi. Può essere utile, in questa sede, accennare al potenziale perenne rapporto dialettico fra Ministero dei Beni culturali e del Turismo e le singole Pro Loco: il primo ha l'istinto di cercare il vero percorso di una grande strada medievale (perché sia più semplice da cartografare e da proporre al turismo internazionale); **le seconde sono pronte ad applaudire se quell'unico percorso individuato passa sul territorio dei loro comuni e a mandare telegrammi indignati se ciò non avviene** (*grassetto del webmaster*).

Avrebbero torto l'uno e le altre, sia il Ministero sia le Pro Loco: è come se pensassero davanti a carte di scala molto diversa.

Per fortuna la via Francigena non è Cristoforo Colombo: perché Cristoforo Colombo è uno solo, da qualche parte sarà pur nato, ed è difficile sottrarsi a quella vera (in questo caso non immaginaria) guerra di Pro Loco che si contendono i natali dello scopritore dell'America. Di '*viae Francigenae*' invece ne possono esistere varie, e se aggiungiamo anche le attestazioni di 'Romea', 'pellerina' e, in qualche caso, 'regia', ne esistono in numero ancora maggiore.

Il linguaggio della sentenza iniziale di Abelardo, dunque, il linguaggio che parla di cose che non ci sono più, riflette anche il lungo travaglio che avevano avuto quelle stesse cose mentre c'erano ancora. Rivela che ci sono state culture locali e regionali (gli orgogli municipalistici, le tradizioni, ciò che corrisponde, nel passato più lontano, alle Pro Loco di oggi) che si sono comportate in modi diversi.

### **Locale, non localistico**

Attenzione, non sto suggerendo una lettura tutta localista. Non sto dicendo che l'uomo del medioevo aveva solo orizzonti spaziali circoscritti. Non voglio proporre mille piccoli paesaggi mentali al posto dell'unica grande carta d'Europa dell'uomo contemporaneo. Sto dicendo che allora c'erano, e convivevano, concezioni dello spazio molte diverse e che ognuna di queste concezioni determinò diverse sedimentazioni documentarie del termine 'via Francigena'.

Per gli abitanti di Alessandria, **la via Francigena era quella che passava vicino alla loro città**. Non si ponevano il problema che ne esistessero altre; così per gli abitanti della valle di Susa, del Torinese o addirittura del Novarese. E' proprio un problema di toponomastica locale, come il nostro dare nome alle vie: nella toponomastica locale la 'via Francisca' o 'Francigena' era quella che suggeriva il percorso transalpino; non creava alcun disturbo che altre zone avessero pure la loro, diversissima e diversamente direzionata, via Francigena.

Certo i poteri di dimensione regionale, come i Savoia, sapevano che la loro regione conteneva una pluralità di percorsi, ma non si preoccupavano di gerarchizzarli, né potevano sensatamente tentare (non avrebbero avuto alcun successo) di cambiare a favore di un percorso unico gli usi toponomastici locali.

I grandi poteri poi, nel medioevo, non erano in grado di costruire grandi percorsi sovraregionali come le strade romane, imponendo nomi appositi del tipo di '*via Aurelia*' o '*via Aemilia*'. Non potevano farlo, non tentavano neppure, e neanche tentavano di denominare in modo unitario percorsi già esistenti. Ecco, noi in un certo senso siamo deformati dall'idea delle grandi vie romane: perché la nostra odierna concezione - dello spazio ma anche dello stato - è in realtà vicina più a quella romana che a quella medievale. Quindi rischiamo di cercare sulla carta la via Francigena un po' come si cerca la via Aurelia: e, se lo facciamo, sbagliamo.



Tabula peutingeriana, I-IV secolo, edizione Konrad Miller, 1887-1888 (segmento VII)

La tabula peutingeriana è una lunga striscia di pergamena, divisa in 11 segmenti, che riporta la mappa del mondo conosciuto e conquistato da Roma. La mappa è conservata presso la Biblioteca Nazionale di Vienna (Codex Vindobonensis). Essa fu rinvenuta nel 1507 in una biblioteca di Worms da Konrad Celtes, bibliotecario dell'imperatore Massimiliano I d'Asburgo, che la fece pervenire all'umanista Konrad Peutinger. Nel documento giunto sino a noi manca la parte estrema occidentale dell'impero, ovvero parte della Britannia e della Penisola Iberica.

### **Leggere storicamente le fonti**

Dobbiamo invece tener conto del pensiero degli uomini e storicizzarlo: il pensiero diverso, come

abbiamo visto, di chi intraprendeva un viaggio, di chi dalla sua reggia considerava i suoi domini dall'alto - in modo statico ma senza i mezzi per modificare troppo il paesaggio - e infine il pensiero di chi (il contadino, ma soprattutto il notaio che redigeva i documenti) nei luoghi ci abitava. Per gran parte del medioevo coloro che principalmente incidono sulla toponomastica locale sono questi ultimi, cioè gli abitanti locali.

Gli storici hanno, in passato, lavorato sui grandi itinerari (quelli degli eserciti, raccontati dai cronisti) ma anche quelli dei pellegrini colti che, come Sigerico, ce li raccontano in prima persona. Ma ora - se cercano in ogni regione dove nei documenti notarili locali è rimasta traccia di un nome di strada che di quella strada vuole sottolineare l'internazionalità - essi si imbattono quasi esclusivamente nella concezione locale dello spazio. Quindi si imbattono in varie e diverse '*viae Francigenae*', o scoprono che lo stesso percorso che al quinto chilometro si chiama '*via Francigena*', al ventesimo chilometro si chiama '*via regia*', oppure '*via Romea*'. In Piemonte non c'è dubbio che la '*strata pellegrina*' o '*pellerina*' (presso Torino) è un percorso di quella che un po' più a nord e un po' più a sud si chiama '*Franca*' o '*Francorum*' o '*Francisca*' o '*Francigena*', ma che, procedendo verso Vercelli, può anche chiamarsi '*strata Lombarda*'. In Valle d'Aosta la strada percorsa da Sigerico non si chiama via Francigena, bensì '*via publica domini comitis*': ma avremmo il coraggio di dire che si trattava di una strada diversa? Evidentemente no.

### **Lo spazio dei viaggiatori**

A quella locale e a quella regionale possiamo aggiungere almeno altre due concezioni dello spazio: quella dei grandi viaggiatori (mercanti, pellegrini, intellettuali, militari) e quella dei grandi poteri centrali (i re, i papi).

I grandi viaggiatori, all'inizio del loro viaggio (un mercante astigiano verso le fiere della Champagne, il monaco che da S. Giusto di Susa si accinge a fare un viaggio religioso-culturale attraverso i principali monasteri europei, il pellegrino diretto a Roma, il principe che avvia una spedizione militare verso la pianura padana) progettavano - insisto, 'progettavano' - il loro percorso volta per volta, a seconda di mete e obiettivi e, qualunque fosse la loro scelta (sapevano benissimo di non avere una sola scelta possibile), dovunque transitassero, avevano buone possibilità di essere percepiti come 'viandanti della via Francigena' dagli abitanti delle zone in cui passavano, perché in ogni singola zona non usavano se non raramente percorsi secondari, ma usavano la strada che, per la cultura locale, era quella pubblica, internazionale e dei grandi viaggiatori.

Il fatto che, sempre nella zona di Torino, sia documentata la '*strata publica peregrinorum et mercatorum*', elimina poi ogni dubbio sulla possibilità che vi fossero percorsi preferenziali diversi per i pellegrini o per i mercanti: non erano diversi. Le modalità dei viaggi potevano essere differenziate non solo dalle mete, ma anche dalle soste intermedie: monasteri e luoghi di culto nel caso dei pellegrini, mercati e città nel caso dei mercanti, ma senza escludere, perché c'erano, i

viaggi misti, con intreccio di motivazioni religiose e commerciali.

Ciò che ho appena detto segna una differenza importante della via Francigena rispetto al percorso per Santiago di Compostella: quest'ultimo era infatti un percorso specializzato di pellegrinaggio, all'interno di singoli tratti del quale si innestava poi ogni altro tipo di uso, ma che rimaneva molto caratterizzato. Questa specializzazione d'uso determina anche una maggiore precisabilità del suo percorso, perché ogni tappa aveva acquisito un valore rituale che, per la sua stessa natura, tollerava meno le deviazioni.



Teodomiro davanti alla tomba di San Giacomo, la data dell'invenzione è fatta tradizionalmente risalire all'anno 829.

Archivio della Cattedrale di Santiago de Compostela, Ms. Tumbo A (1129-1255), c 1v

A fronte di un comune medievale di Torino che poteva imporre ai viaggiatori di sostare almeno una notte in città, ed essenzialmente a questo badava, ci sono stati i numerosi comuni toscani che, nell'insieme, hanno preferito già nel medioevo l'aggettivo 'Francigena' rispetto ad altri aggettivi e hanno anche propagandisticamente determinato la maggiore notorietà di un percorso rispetto ad altri, come dichiarò candidamente un assessore regionale al Turismo (in *'Su & Giù per la Val di Susa e la Val Sangone'*, 19 (ottobre 1994, p. 11).

Da quel nome e da quella notorietà deriva un atteggiamento d'indagine (l'individuazione del 'vero' percorso medievale, la distinzione d'uso fra diversi percorsi) che ha forse per la Toscana maggiore giustificazione. Ma per le altre regioni non dobbiamo compiere noi, oggi, le operazioni che il medioevo non aveva compiute. La riapertura e la pubblicizzazione in valle di Susa, qualche anno fa, del 'sentiero dei Franchi', deve essere salutata come la lodevole valorizzazione turistico-culturale di uno degli interessanti percorsi medievali - sopravvissuti solo nella memoria popolare e non nell'uso - ma non si devono, come purtroppo è stato fatto, accogliere anche le deformazioni di quella memoria popolare: ad esempio la convinzione che fosse il percorso compiuto da Carlo Magno per sconfiggere i Longobardi, oppure che fosse una strada tutta speciale con cui i pellegrini toccavano i principali monasteri della valle.

## **Tanti nomi per tante vie**

Perché il nome 'Francigena'? Alcuni studiosi, rispetto a una certa spiegazione spontanea (Francigena come strada 'generata, proveniente' dalla Francia), preferiscono un'altra spiegazione, che considera via Francigena equivalente dell'altrettanto documentato '*via Francigenarum*' (cioè via percorsa da coloro che sono nati in Francia). Forse entrambe sono spiegazioni accettabili: l'importante è aver chiaro che la 'regione di Franchi' nel medioevo non coincideva con l'attuale Francia. Il regno dei Franchi occidentali era diverso dal 'regno dei Burgundi' - la grande Borgogna di allora - e ciò spiega perché anche in Savoia e nella Borgogna attuale, pur di là dalle Alpi, si trovano attestazioni di 'via Francigena'.

Di tutti i nomi possibili della via (abbiamo visto Francorum, Franca, Francisca, Francexia, Pellerina, Romea e altre varianti più generiche), questo è quello che suona più originale ed esotico sia alle orecchie medievali sia alle nostre: ciò che è più esotico è anche più connotante. Di qui la fortuna storica sull'Appennino tosco-emiliano e nelle aree più vicine a Roma (dove 'Romea' rischiava di essere troppo normale). Di qui, anche, la fortuna odierna.

## **Le strade, le chiese, la Chiesa, il Giubileo**

Chiesa e poteri: un singolare inesatto e un plurale da spiegare. Su questi argomenti il medioevo è una storia di singolari e di plurali da definire. Vediamo perché e incominciamo dalla chiesa. Fino agli anni di passaggio fra i secoli XI e XII, fino a Gregorio VII, a Canossa, al notissimo concordato di Worms, sarebbe anacronistico e sbagliato attribuire alla sede papale la funzione che i secoli successivi ci hanno abituato a riconoscerle.

Fin oltre l'anno Mille il vescovo di Roma aveva solo un generico primato d'onore, aveva forza dirimente in questioni teologiche, ma non decisionalità centralizzata, superiorità gerarchica rispetto alle sedi arcivescovili e vescovili. Per grandi ambiti regionali avevano più peso le decisioni dei concili dei vescovi di quella certa regione: era così ad esempio per le notissime *paci di Dio*, che erano appunto decise da assemblee di vescovi e non da Roma.

Non a caso il primo anno santo - con connessa indulgenza plenaria per chi si recasse a Roma in pellegrinaggio alle quattro basiliche di S. Pietro, S. Giovanni in Laterano, S. Maria Maggiore e S. Paolo - fu soltanto del 1300 a opera di papa Bonifacio VIII: iniziativa di una chiesa ormai davvero, a quel punto, centralizzata e monarchica.

L'anno santo, inizialmente ogni 100 anni, fu reso più frequente da papi successivi: ogni 50 da Clemente VI, ogni 33 da Urbano VI, ogni 25 da Paolo II, alla fine del secolo XV. All'indulgenza, e poi all'insieme nell'anno in cui si poteva conseguire, fu applicata la definizione *giubileo* (dal corno di montone, chiamato *jovèl*, con il cui suono i sacerdoti ebraici annunciavano l'anno sabbatico).



*Come fu lo perdono di Roma* - Giovanni Sercambi, Cronache delle cose di Lucca, dal 1164 al 1424, A.S.L., Biblioteca Manoscritti, n. 107, c. 351r

Senza dubbio l'anno 1300 registrò un gran numero di transiti dall'Europa settentrionale verso Roma. Ma dobbiamo prendere atto che dei dieci-undici secoli che corrispondono alla durata convenzionalmente attribuita al medioevo, **solo gli ultimi due secoli medievali ci mostrano un pellegrinaggio romeo deciso dal centro della chiesa occidentale e con questo livello di formalizzazione**. La chiesa di Roma raccolse e ufficializzò tendenze spontanee dei secoli precedenti della cristianità, in particolare dei movimenti penitenziali di ispirazione *gioachimita* del secolo XIII.

Il pellegrinaggio di gran parte del medioevo deve dunque essere interpretato in chiave policentrica, differenziando le mete terminali e quelle intermedie, i promotori, gli impulsi spontanei. Sul medesimo asse viario coincidevano pellegrinaggi lunghi e pellegrinaggi brevi, legati a culti locali. Su gran parte del percorso potevano incontrarsi i romei (pellegrini diretti a Roma), quelli diretti al Santo Sepolcro a Gerusalemme, quelli che coprivano in pellegrinaggio la distanza fra i due grandi centri di culto dedicati a S. Michele (Mont-Saint-Michel in Normandia e S. Michele del Gargano). Tre tipi di pellegrini che percorrevano la stessa strada, ma ne facevano un uso diverso a seconda dei loro scopi: è sicuro, ad esempio, che il pellegrino devoto al culto di S. Michele non rinunciava mai a una sosta rituale al monastero di S. Michele della Chiusa - presso Torino - mentre quello diretto a Gerusalemme poteva fare altre scelte. Senza escludere che il devoto di S. Michele si desse una duplice meta italiana, sia Roma sia S. Michele del Gargano.



Pellegrini cristiani entrano al Santo Sepolcro, Riccoldo da Montecroce, *Liber peregrinationis*, Bibliothèque Nationale, Paris, ms. fr 2810, c.274r

### **Pellegrinaggi in linea e pellegrinaggi concentrici**

Uno storico e antropologo francese, Alain Guerreau, ha distinto concettualmente i grandi pellegrinaggi 'in linea' dai più locali e brevi pellegrinaggi concentrici. La grande linea della via Francigena incontra nel suo percorso i molti cerchi ideali disegnati da quelli che potremmo definire 'imbuto di devozione' dei pellegrinaggi più locali. Fra gli esempi: S. Michele e S. Giovanni Vincenzo (europeo l'uno, valsusino l'altro; con salita a S. Michele l'uno, con meta al sepolcro di S. Giovanni nella località di S. Ambrogio, ai piedi del monte Pirchiriano su cui sorgeva la grande abbazia, l'altro). I pellegrinaggi concentrici potevano non avere alcuna influenza sui grandi pellegrinaggi in linea, ma potevano anche determinare interferenze, sovrapposizioni, piccole deviazioni: un culto locale poteva essere promosso a una dimensione sovraregionale proprio per il fatto di avere un punto di focalizzazione collocato sull'asse di un grande pellegrinaggio.

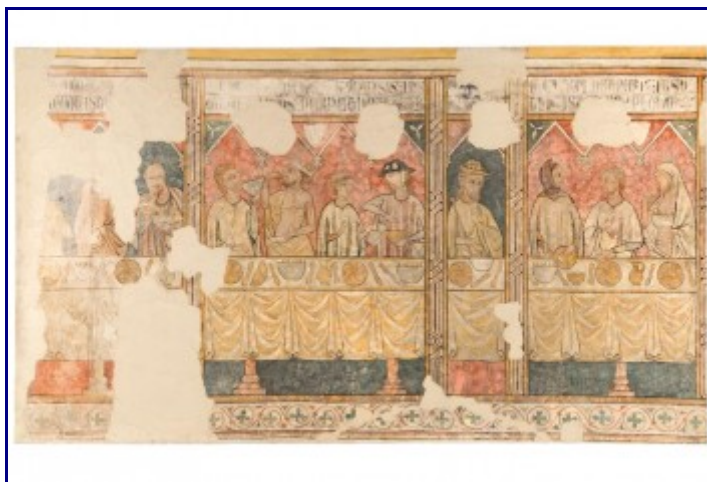
L'esempio di S. Michele, appena fatto, continua a invitarci a spostarci dal singolare 'chiesa', troppo moderno o almeno bassomedievale, al plurale di chiese, monasteri, centri canonicali, ospizi retti da religiosi. Questi, grazie alla loro collocazione nell'area della via Francigena, prosperavano e garantivano servizi. Per molti di questi centri - che siano centri di preghiera, di cura d'anime o d'assistenza - la via Francigena fu addirittura la ragione principale della loro fondazione: e non solo nel caso degli ospizi, antichissimi, del Moncenisio e del Gran S. Bernardo, ma anche nel caso di monasteri come Novalesa in val Cenischia e S. Giacomo di Stura alle porte di Torino, di collegi canonicali come S. Lorenzo d'Oulx e S. Antonio di Ranverso.

### **La concorrenza fra i monasteri**

Fra le moltissime osservazioni che occorrerebbe fare sulla presenza stradale di questi enti, segnaliamo le tre meno ovvie.

La prima: fra i secoli XII e XIII si ebbe il passaggio, graduale e diversamente datato a seconda delle zone, dalle presenze religiose miste - in cui i monasteri si assumevano sia funzioni di preghiera sia funzioni di assistenza - alle presenze religiose specializzate. Queste ebbero maggior fortuna (anche

sotto il rispetto delle donazioni ricevute dalle popolazioni locali e dell'appoggio garantito dall'aristocrazia) dei centri assistenziali e ospedalieri, adatti a una società medievale più matura che avvertiva in minor misura i problemi antichi della cristianizzazione e sviluppava invece la dimensione sociale dell'esperienza religiosa.



L'ospitalità dei pellegrini e dei poveri come opera di misericordia Affresco del refettorio della cattedrale di Santa Maria de la Seu Vella, Lleida, Spagna - XIII sec

La seconda: questi enti religiosi erano punti di riferimento per i livelli alti della società, e reclutavano i propri membri fra l'aristocrazia e, in qualche caso, fra i borghesi. Ma quelli collocati lungo la via Francigena erano nelle condizioni di differenziarsi nettamente per i loro ambiti di reclutamento dei monaci, che potevano essere cittadini o regionali nonostante la collocazione stradale. Potevano essere addirittura estranei alla dimensione locale, legati alle origini privilegiate del pellegrinaggio (è il caso di S. Michele della Chiusa, che per molto tempo ebbe monaci prevalentemente alvernati e aquitani, e scarsi coinvolgimenti con la realtà locale della valle di Susa).

La terza: fra questi centri c'era un'accentuata competizione, la 'concorrenza monastica' ben definita da Bernard Bligny in ricerche di oltre trent'anni fa. E' un'altra conferma che la coscienza della comune appartenenza alla *societas Christiana* non li induceva a comportamenti unitari, concordati e complementari: perché era naturale contendersi i favori della religiosità popolare; contendersi le soste dei pellegrini più nobili, più ricchi e più generosi; costruire dentro e a margine dei tracciati della strada signorie fondiarie e politiche, coltivate da rustici e attrezzate con castelli: e i confini di queste signorie erano ovviamente oggetto di frequenti controversie.

### **Il potere 'generatore' della via Francigena**

Siamo già dunque passati, se pur attraverso gli sviluppi signorili degli enti religiosi, al tema dei poteri. E dobbiamo prendere atto che la via Francigena, a seconda che si snodasse in aree più o meno vicine ai grandi valichi alpini, determinava interventi diversi del potere. Presso i valichi più obbligati delle Alpi Cozie e Graie si aveva la massima concentrazione di un intervento umano di

alto livello, che possiamo definire politico-concorrenziale: su questi percorsi i diversi poteri medievali potevano solo realizzare o sottrarre ad altri il controllo di strade poco modificabili e occuparsi della loro manutenzione e attrezzatura.

Nelle ramificazioni verso la pianura - quindi sulla via Francigena più a valle - si aveva invece un intervento umano più concretamente operante, che possiamo definire politico-progettuale, perché i poteri qui incidevano non su percorsi obbligati, ma su aree di strada con diverse opzioni possibili. Sono constatazioni che si possono fare sia per il livello massimo del potere, il potere dei re - che dall'età carolingia in poi si erano sempre occupati più della transitabilità alpina che della rete stradale nel suo complesso - sia per poteri intermedi come i principati territoriali, sia per i poteri signorili più locali.

La via Francigena, come le altre grandi strade del medioevo, era un importante 'generatore'. Generatore di concorrenze e di conflitti, che a volte determinarono tensioni inimmaginabili per ospedali rurali piccoli e marginali. Le dispute confinarie fra diocesi di Torino e di St. Jean-de-Maurienne furono acerbissime intorno al valico del Moncenisio e sulla striscia stradale corrispondente alla val Cenischia.

Ma la strada fu anche generatore di strutture politiche. La strada non generava soltanto formazioni politiche ampie ma anche nuclei signorili. Spesso le famiglie valorizzavano il controllo di un transito o per aumentare la loro forza contrattuale rispetto a poteri superiori o per sfruttare a fondo la loro collocazione attraverso la riscossione di pedaggi. Nei tratti alpini la via Francigena fu sfruttata soprattutto da un'aristocrazia intermedia che, al seguito dei Savoia, individuò nella strada il modo per trovare nuovi ambiti d'affermazione. Famiglie come i *'de Aprili'* e i *'de Toveto'* seguirono i Savoia di qua dal Moncenisio, operarono assiduamente al loro seguito, accettarono incarichi di vario prestigio, soprattutto espressero personaggi adatti per diventare 'castellani', cioè ufficiali preposti alle nuove circoscrizioni.

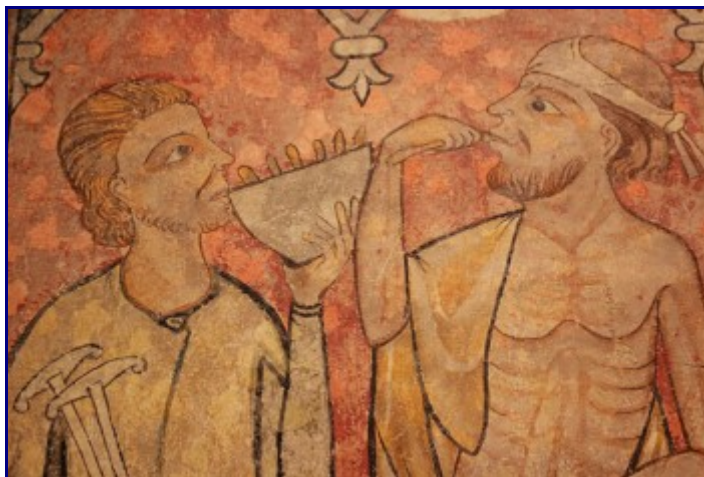
Tuttavia, è indispensabile (per quanto difficile) muoversi con grande prudenza, nell'usare questa categoria concettuale della strada-generatore, perché in passato l'erudizione ha fatto della strada la molla obbligata di ogni processo storico, non solo con spiegazioni monocausali che oggi sarebbero inaccettabili, ma anche presupponendo quelle fissità e inevitabilità dei percorsi che mi sono impegnato a smentire nella prima parte della relazione.

### **La strada come 'acceleratore' e 'regolatore' di processi**

Più nuova e meno densa di insidie è, sul piano politico, la categoria della strada come 'acceleratore' di processi storici. All'interno delle Alpi distinguiamo le zone marginali da quelle di grande transito. Constatiamo che nelle valli più 'stradali' non solo le novità avevano tempi uguali rispetto a quelli (di solito veloci) della pianura, ma realizzavano con un'alta concentrazione (dato il territorio relativamente limitato interessato dai transiti) una sintesi spesso originale fra culture, schemi politici

e modelli sociali diversi. La dinastia dei marchesi di Torino nel secolo XI realizzò in valle di Susa, prima che altrove, la trasformazione del proprio ufficio pubblico in potere dinastico-signorile; il modello delle franchigie per comunità rurali fu adottato nelle valli di Susa e di Aosta prima che altrove.

Ma la via Francigena era anche un 'regolatore'. La strada-generatore aveva fatto nascere con facilità lungo il proprio asse la vera novità istituzionale successiva al Mille, cioè la signoria '*di banno*': la signoria di castello di famiglie ricche di terra e di intraprendenza militare. La strada-acceleratore poteva determinare un precoce sviluppo di questi nuclei di potere, che per altro erano un modello politico comune alla generalità delle campagne medievali. Tutto questo è vero, ma lungo una via come la Francigena i poteri di grandi dimensioni, i re e i principi territoriali, si affrettavano a regolare i loro rapporti con le autonomie signorili, riservando a sé l'alta giustizia, accettando autonomie locali solo in quanto formalmente subordinate, sforzandosi di inquadrarle in ordinamenti di tipo precocemente statale. Lungo la via Francigena le novità signorili nascevano prima ma, poiché non passavano inosservate, dovevano regolare la loro coesistenza con i grandi poteri regionali e sovraregionali.



Affreschi di Llida (citato sopra). Pellegrini che si ristorano

## **I comuni e le città**

Un fugace cenno precedente ci ha introdotti a un ultimo protagonista politico dell'area di strada, i comuni. Sia per comuni di un certo livello (Asti, Chieri, Torino, Ivrea), sia per comuni medi (come Susa o Aosta), sia per le numerose comunità rurali, la grande strada si poneva come alternativa concreta e preziosa all'agricoltura, alla pastorizia, all'esercizio di diritti locali. Questa alternativa consisteva nello sfruttamento dei transiti, nei suggerimenti commerciali che provenivano dalla collocazione delle comunità e nelle agevolazioni connesse.

Anche le comunità più piccole che occupavano luoghi cruciali lungo la via Francigena avevano buona forza contrattuale nei rapporti con il potere.

Tra Moncenisio e Chambéry la strada era, contemporaneamente, elemento di stabilizzazione e di

mobilità. Di stabilizzazione perché costituiva la discriminante intorno a cui si organizzavano le gerarchie politiche, si regolava la coesistenza fra conti, vescovi e signori, si definiva l'identità politica delle comunità. Di mobilità perché non solo innescava la circolazione di modelli istituzionali - notarili, cancellereschi, giuridici -, non solo suggeriva l'impegno nei commerci di nuovi ceti emergenti, ma stimolava anche la proiezione verso l'Italia e verso sud-est di un'aristocrazia intermedia alla ricerca di nuovi campi d'affermazione.

Di qua dalle Alpi la strada agiva invece in modo più frastagliato. Suggeriva direzioni d'espansione ai Savoia ma dava anche forza ai suoi concorrenti; garantiva da molti anni l'autonomia e il prestigio di enti religiosi impegnati a costruire dominazioni signorili ma li spingeva anche verso il coordinamento; stimolava da un lato nei Torinesi uno sfruttamento in certo senso 'passivo' della strada (controllo di pedaggi, 'custodie' di castelli loro affidate dalla signoria vescovile) ma sviluppava d'altra parte nei Chieresi una delle più interessanti vocazioni imprenditoriali e mercantili della regione. E in questa situazione l'aristocrazia militare maggiore, invece di rassegnarsi come in Borgogna a un inevitabile superiore coordinamento, poteva giocare con una pluralità di alleanze per tutelare i propri spazi di autonomia.

In conclusione: se in tema ecclesiastico la via Francigena ci fa assistere a un disseminatissimo plurale (le chiese) che diventa singolare (la chiesa di Roma come promotrice massima dei grandi pellegrinaggi), in tema politico il plurale dei numerosi poteri continua a imporsi, e di singolare troviamo soltanto la costrizione al coordinamento che una grande strada europea imponeva a chi voleva sfruttarne i vantaggi.

\*Adattamento da *La via Francigena. Chiesa e poteri*, in *La via Francigena. Itinerario culturale del Consiglio d'Europa*, Atti del Seminario di Torino, 20 ottobre 1994, pp. 12-23

Ricerca iconografica di ARVO (Archivio del volto santo) a cura di Ilaria Sabbatini

### **Nota bibliografica**

Bernhardt J. W., *Itinerant Kingship and Royal Monasteries in Early Medieval Germany*, c. 936-1075, Cambridge 1993.

Bordone R., *Città e campagna nell'età comunale*, in *Storia illustrata di Torino*, a cura di V. Castronovo, I, Milano 1992, p. 159.

Castelnuovo E., *Le Alpi crocevia e luogo di incontro delle tendenze artistiche nel XV secolo*, in 'Ricerche di storia dell'arte', 9 (1978-79), p. 5 sgg.; ID., *Scultori romanici sulle vie delle Alpi*, in *Dal Piemonte all'Europa: esperienze monastiche*, cit., pp. 21-42

Comba R., *Per una storia economica del Piemonte medievale. Strade e mercati dell'area sud-occidentale*, Torino 1984 (Biblioteca Storica Subalpina, CLXXXI).

Delahutre M., *Il pellegrinaggio di San Giacomo di Compostella*, in *Il pellegrinaggio nella formazione dell'Europa. Aspetti culturali e religiosi*, a cura di M. Maragno, Padova Bologna

Bruxelles 1990, pp. 193-210.

Dory, D. D. Douzant-Rosenfeld, R. Knafou, *Matériaux pour une sociologie de la géographie*, Paris 1993.

Dullin É., *Le châtelains dans les domaines de la maison de Savoie en deça des Alpes*, Chambéry 1911; aggiornamenti in G. Castelnuovo, *Ufficiali e gentiluomini. La società politica sabauda nel tardo medioevo*, Milano 1994, p. 191 sgg.

Frangioni L., *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna 1983, pp. 63-69.

Fustier P., *La route. Voies antiques, chemins anciens, chaussées modernes*, Paris 1968, p. 34

Jacob C., *L'empire des cartes. Approche théorique de la cartographie à travers l'histoire*, Paris 1992.

*L'uomo del banco dei pegni. 'Lombardi' e mercato del denaro nell'Europa medievale*, a cura di R. Bordone, Torino 1994

Moretti I., *La via Francigena in Toscana*, in 'Ricerche storiche', II (1977), pp.383-406.

Sergi G., *Genesi di un regno effimero: la Borgogna di Rodolfo I*, in 'Bollettino storico-bibliografico subalpino', LXXXVII (1989), pp. 19-22.

Sergi G., *I confini del potere. Marche e signorie fra due regni medievali*, Torino 1995, pp. 344-356.

Sergi G., *Antidoti all'abuso della storia. Medioevo, medievisti, smentite*, Napoli 2010, pp. 161-222.

Sergi G., *L'aristocrazia della preghiera*, Donzelli, Roma 1994

Sergi G., *Gerarchie in movimento. Spazi e progetti medievali fra Italia ed Europa*, Spoleto 2013, pp. 271-308.

Sergi G., *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981, pp. 24-45 , completato con il dossier *I luoghi della 'via Francigena' in valle d'Aosta, Piemonte e Liguria*, Torino 1994, con schede di P. Cancian, P. Guglielmotti, A. Olivieri, L. Patria

Sumpton J., *Monaci santuari pellegrini. La religione nel medioevo*, tr. it. Roma 1981

Tabacco G. , *Forme medievali di dominazione nelle Alpi occidentali*, in 'Bollettino storico-bibliografico subalpino', LX (1962), pp. 327-354.

Vieillard J., *La Guide du Pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, Mâcon Paris 1969.