

Enrica Salvatori

**Tra malandrini e caravanserragli: l'economia della Lunigiana medievale alla luce di alcune recenti pubblicazioni**

[A stampa in "Bollettino Storico Pisano", LXX (2001), pp. 311-322 © dell'autrice - Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"]

Ci sono parole che, per la loro rarità e per il contesto e l'epoca in cui sono state espresse, assumono talvolta un'importanza sproporzionata al loro effettivo significato. Può addirittura accadere che su di esse si scrivano fiumi di inchiostro, si moltiplichino deduzioni e ipotesi, si costruiscano complesse elucubrazioni, che non è sempre facile verificare nel concreto, proprio a causa dell'eccezionalità della loro attestazione<sup>1</sup>. È questo il caso di un termine - 'voltis' - utilizzato - per quanto è a mia conoscenza - una sola volta dall'anonimo autore degli *Annales Placentini Gibellini*, quando racconta del disagiata viaggio di Federico Barbarossa in Lunigiana nell'estate del 1167. L'imperatore - ricordo - venne scortato da Opizzo Malaspina oltre il crinale appenninico per una via alternativa a quella consueta del Monte Bardone (attuale passo della Cisa). In quell'occasione, avendo il Barbarossa chiesto al marchese come fosse possibile sopravvivere tra montagne tanto aspre e certo non fertili, avrebbe ricevuto come risposta "quod vivebat et se fovebat de voltis"<sup>2</sup>.

In una nota all'edizione, il Pertz propose, in forma dubitativa, l'interpretazione di 'voltis' in 'raptibus', ipotizzando per il primo termine una radice comune a quella del francese 'voleur', ladro<sup>3</sup>: Opizzo avrebbe quindi risposto a Federico che in quei luoghi così poco fertili si doveva vivere di rapina. Su questa interpretazione, che lo stesso Pertz ritenne dubbia, il Volpe costruì, nel suo celebre e insuperato saggio sulla Lunigiana medievale, tutta una teoria secondo la quale i signori lunigianesi "tutti quanti, grandi e mezzani" erano "usi alla rapina, come all'esercizio di un diritto, certo come a mezzo di vita"<sup>4</sup>. Il grande studioso supportava le proprie affermazioni con altri due indizi documentari:

- 1) il senso palesemente dispregiativo di alcuni nomi di potenti famiglie locali, come Malaspina e Pelavicino;
- 2) le numerose testimonianze di rapine e violenze perpetuate nell'età di mezzo lungo il tratto lunigianese della Francigena<sup>5</sup>.

Così, a partire da una interpretazione dubbia del Pertz, ripresa e ampliata da Gioacchino Volpe e, dopo di lui, dall'erudito locale Ferruccio Sassi<sup>6</sup>, si è creata e affermata un'immagine a tinte decisamente fosche dei signori dell'Appennino tosco-ligure: ceto, secondo questi studiosi, uso a

---

<sup>1</sup> Talvolta accade addirittura che la verifica puntuale cancelli in un attimo pagine e pagine di studi, come è stato il recente caso proposto da A. GHIGNOLI, *Da "massarii" a "romani": note e congetture su un famoso documento longobardo* (CDL, nr. 206: 767 aprile 9, Pistoia), in "Archivio Storico Italiano", anno CLVI, 578 (1998), pp. 621-636.

<sup>2</sup> *Annales Placentini Gibellini*, MGH, *Scriptores*, XVIII, a cura di G.H. PERTZ, Hannover, 1863, p. 462. Questo il brano per intero: "Interea descendit super eos (l'esercito di Federico) pluvia que appellatur bazobo mense Augusti. Unde magna copia exercitus imperatoris ionfirmata obiit. Imperator autem cum illis qui supervixerunt motis castris per Tusciam et montaneas Placentie cum marchione Malaspina Papiam accessit. Cum autem imperator per montaneas marchionis transierat videndo eas tam aspera et erectas, dixit ipsi marcioni, quomodo vivebat in illis partibus ubi nil fertilitatis esse videbatur. Marchio autem respondit ei, quod vivebat et se fovebat de voltis". L'episodio viene narrato anche negli *Annali genovesi di Caffaro e dei suoi continuatori*, a cura di L.T. BELGRANO e C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, vol. I, Roma 1890, p. 205: "Interim imperator [...] venit tamen usque ad Pontem tremulum, ibique Opizonem Malaspinam invenit, qui imperatori usque Papiam ducatum amicabilem prestavit".

<sup>3</sup> *Annales Placentini Gibellini*, cit. p. 462.

<sup>4</sup> G.VOLPE, *Lunigiana medievale*, Firenze 1923, ora in ID., *Toscana medievale, Massa Marittima, Volterra, Sarzana*, Firenze 1963, pp. 313-354, in particolare p. 327.

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> F. SASSI, *Politica commerciale e politica doganale in Lunigiana nei secoli XII e XIII*, in "Giornale Storico della Lunigiana", I-II (1950-1951), p. 8.

vivere di rapina, dedito per lo più ad assaltare i malcapitati mercanti che usufruivano delle 'loro' strade.

A questa versione si oppose un altro storico locale di grande prestigio, Ubaldo Formentini, il quale sostenne invece che 'voltis' non si deve tradurre in 'rapine', ma in 'magazzini', ossia nelle tipiche 'volte' mercantili genovesi. Seguendo questa traduzione, quindi, il Malaspina avrebbe indicato all'imperatore, come maggior risorsa economica dei suoi domini, quanto proveniva dai prodotti di transito o dalle merci depositate e commerciate in questi magazzini<sup>7</sup>.

A mio modesto giudizio entrambe le interpretazioni sembrano poco plausibili. Non è verosimile che un vassallo del calibro di Opizzo, che solo tre anni prima aveva ricevuto dal medesimo imperatore un diploma "pro suo magnifico et preclaro servitio"<sup>8</sup>, ammetta davanti al suo signore, supremo garante della pace e della legalità, di vivere assaltando i viandanti. Dall'altra parte il quadro che ci presenta Formentini, di una Lunigiana montuosa e inospitale, ma disseminata di magazzini per il ricovero delle merci e quindi votata ad una economia a metà strada tra agricoltura e 'servizio', suona invero abbastanza falsa<sup>9</sup>. Ho proposto a mia volta una terza possibile interpretazione del termine 'voltis', come derivante dal 'vultaticum' o 'volutaticum', una tassa richiesta ai carri di passaggio sulla vie pubbliche<sup>10</sup>. Seguendo questa opzione il brano incriminato acquisterebbe, credo, un senso più plausibile: tra monti tanto inadatti alle coltivazioni l'unica vera fonte di entrata è costituita dalle tasse sui transiti (i pedaggi), che si raccolgono a ogni piè sospinto su una strada che, proprio a causa dell'orografia disagiata, segue in più punti un percorso obbligato<sup>11</sup>.

Questo lo 'status questionis': un termine, tre interpretazioni e ben poco materiale per dissertare ulteriormente. Le edizioni delle fonti liguri e lunigianesi spesso non contengono un indice delle cose notevoli e anche quando questo è presente non si incontrano i termini 'volta' e 'voltatico' o le loro possibili varianti. Data la natura di questi indici, inoltre, non è possibile sapere se il mancato riscontro derivi dalla loro effettiva assenza o dal fatto che quei termini non sono stati considerati 'notevoli' dal curatore. Fino a che queste e altre fonti non saranno ripubblicate in forma elettronica, un'approfondita ricerca testuale e il conseguente lavoro di confronto e comparazione saranno praticamente ineseguibili. Di conseguenza risulta per ora difficile poter recuperare una prova documentaria convincente che supporti una delle tre ipotesi sopra esposte, che mantengono quindi tutte la loro potenziale validità<sup>12</sup>.

Il dibattito sarebbe quindi destinato a morire di morte naturale per mancanza di nutrimento, se di recente gli archeologi non avessero portato un nuovo e importante contributo alla questione. Nel volume *L'ospedale di Tea e l'archeologia delle strade nella Valle del Serchio*, curato da Juan

---

<sup>7</sup> U. FORMENTINI, *Genova nel basso impero e nell'alto medioevo*, in *Storia di Genova dalle origini al tempo nostro*, II, Milano 1941, pp. 190-202, p. 248; opinione ripresa da G. SERRA, *Contributo toponomastico alla descrizione delle vie romane e romee del Canavese*, in *Lineamenti di una storia linguistica dell'Italia medioevale*, vol. I, Napoli 1954, pp. 158-161.

<sup>8</sup> Monumenta Germaniae Historica, *Diplomata - Friedrich I*, X, 2, Hannover 1979, n. 463, 29 settembre 1164.

<sup>9</sup> Così il Formentini: "Le parole dette da Obizzo Malaspina a Federico I significano che, in un paese in cui l'imperatore aveva potuto osservare, lungo il suo cammino, la desolata natura, l'azienda marchionale traeva il suo principale cospite dai magazzini destinati allo smercio dei prodotti di monopolio feudale, i quali dovevano funzionare anche da depositi e centri di contrattazione delle merci provenienti dalle città, o destinate ai consumi locali, o scambiate fra le città stesse" (FORMENTINI, op. cit., p. 248).

<sup>10</sup> DU CANGE, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, vol. X, Graz 1954, alla voce 'volutaticum' si legge "vectigal seu tributum quod pro danno, quod in viis publicis currus volvendo facere solent, exsolvitur domino praedii". Alla voce 'vultaticum' si menziona invece il significativo brano di un documento del 936: "neque theloneum, neque portaticum, neque piraticum, seu viaticum, nec etiam vultaticum exinde aliquid accipiat potestas iudiciaria".

<sup>11</sup> Ho avanzato questa teoria nel mio saggio *La Francigena nella Lunigiana medievale: una strada da percorrere?*, in *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo*, a cura di R. GRECI, Parma in corso di stampa.

<sup>12</sup> Anche l'ipotesi del Volpe, apparentemente la più debole e fantasiosa, potrebbe risultare verosimile se guardata da un'ottica diversa. Basterebbe infatti leggere nella risposta di Opizzo Malaspina un intento volutamente ironico o provocatorio che, in quanto tale, avrebbe giustamente attirato l'attenzione dell'anonimo cronista piacentino.

Antonio Quirós Castillo è dedicato allo scavo di un ospedale di passo tra Lunigiana e Garfagnana<sup>13</sup>, il 'team' di archeologi e di studiosi che ha lavorato con Quirós Castillo non solo appare profondamente convinto dell'equazione 'voltis' = 'volte mercantili', ma ritiene altresì di avere individuato alcuni resti superstiti di queste strutture. In particolare a Gragnola, centro medievale lunigianese ubicato presso la confluenza del torrente Lucido con l'Aulella, sono state segnalate "alcune strutture identificabili con le 'volte' medievali [...]. Si tratta di strutture che svolgevano la funzione di caravanserragli per i mercanti<sup>14</sup>".

La scoperta sembra di grande interesse. Quando però si va verificare con attenzione quanto è stato letto sulle mura superstiti degli edifici di Gragnola, i dati non appaiono poi così certi e probanti come gli autori fanno intendere: quelle che vengono riconosciute sono infatti diverse botteghe "datibili dal XV al XIX secolo" e tre "caravanserragli" o "volte stradali" di cui però solo uno conserverebbe le forme caratteristiche di questa tipologia edilizia<sup>15</sup>.

Accessibile tramite un ampio corridoio voltato, il caravanserraglio superstite è formato da un piccolo cortile interno dotato di scale che portano ai piani superiori. Sul cortile si aprono ambienti voltati e, dal lato opposto all'ingresso, è riconoscibile un secondo accesso all'edificio. Così descritto, il complesso appare proprio una struttura articolata adibita al ricovero temporaneo delle merci in transito; peccato però che sia completamente inintonata e che gli elementi visibili quali i portali e le finestre siano "datibili entrambi nel XVII secolo<sup>16</sup>".

Tirando le somme, gli assunti proposti - che siano esistite le 'volte' lunigianesi; che a esse si riferisse Opizzo Malaspina parlando dell'economia della sua terra; che queste volte fossero strutture simili a caravanserragli; che questi siano identificabili con edifici del borgo di Gragnola - si fondano su un'evidenza archeologica e architettonica non databile prima del '600 e, limitatamente alle sole botteghe, al Quattrocento.

Nonostante che la teoria così proposta e documentata appaia fin troppo facilmente attaccabile e che i resti archeologici e architettonici lascino di fatto completamente aperto il problema delle presunte 'volte' lunigianesi, gli autori, sulla base dell'esistenza di queste strutture oltre che di altre evidenze documentarie e archeologiche, disegnano un quadro della Lunigiana quasi del tutto stravolto rispetto a quello tradizionale, che da feudale e agrario diventa fortemente segnato dall'"economia delle volte"<sup>17</sup>. Il 'comitatus lunensis' appare in sostanza caratterizzato da un sistema organico, complesso e articolato di gestione dei flussi mercantili e commerciali; dotato di un'economia differenziata in cui alla pastorizia e all'agricoltura si affiancano e si intrecciano attività di produzione tessile e metallurgica<sup>18</sup>. La Lunigiana area di strada diventa in un certo senso area di mercato, di traffici, di scambi, snodo quindi non solo stradale, ma anche a forte valenza mercantile e commerciale tra Toscana, Liguria ed Emilia.

---

<sup>13</sup> Firenze 2000. Il volume contiene oltre a un'ottima relazione sullo scavo condotto sui resti dell'ospedale, una serie di interventi tesi a ricostruire la rete viaria, le strutture stradali e i rapporti economici e di potere che si intrecciavano in quest'area montuosa in età medievale.

<sup>14</sup> S. GOBBATO, *Le 'volte' di Gragnola*, in *L'ospedale di Tea*, cit., p. 146. L'autrice afferma inoltre che queste volte medievali "sono documentate in numerosi centri dell'Appennino sia Ligure che Lunigianese". La mancanza di note nel testo non consente tuttavia di verificare a quali documenti si faccia riferimento.

<sup>15</sup> *Ibid.*

<sup>16</sup> *Ibid.*, p. 149.

<sup>17</sup> F. BARONI, *La viabilità appenninica*, in *L'ospedale di Tea*, cit., pp. 81 e 88; ID., *Da Gragnola a Codiponte verso l'ospedale di Tea*, *ibidem*, p. 12.

<sup>18</sup> "In conclusione perciò Appennino come area naturale di transito e di traffico, anche di grande traffico, dal mare al monte alla pianura e viceversa. Ma non solo. Anche terra di importanti capacità produttive. Una capacità produttiva certo nell'agricoltura, nella pastorizia, nella silvicoltura ma, come si vedrà, anche nelle industrie, diverse e in diversi tempi. Una capacità poi di creare la rete del commercio, la rivendita delle produzioni locali determinanti al commercio stesso. Insomma una bivalenza economica data dall'incontro di flussi commerciali legati ai porti e un'economia locale influenzata dagli stessi flussi di commercio, ma capace di adattarsi a nuove situazioni. [...] C'era poi una rete di mercati interni al sistema appenninico che poteva somigliare, anche nelle età medievali, a quanto avvenne, nel '700-'800, col sistema complementare degli empori di Castelnuovo Garfagnana Fivizzano, Castelnuovo ne' Monti" cfr. BARONI, *La viabilità appenninica*, cit., p. 74.

Ed è qui la vera e importante novità del volume. Anche se i resti archeologici e architettonici non sciolgono l'enigma delle 'volte', è altrettanto innegabile che le ardite e un po' estreme teorie avanzate dagli autori del libro hanno un grande merito: costituiscono infatti il primo coraggioso tentativo di affrontare la storia della Lunigiana da una prospettiva profondamente diversa da quelle fino a ora adottate. Mi riferisco a un'ottica squisitamente economico-insediativa, in passato eccessivamente sopravanzata da quella sociale, politica e istituzionale<sup>19</sup>. Bisogna cioè riconoscere che, anche se le ricostruzioni proposte appaiano in molti casi eccessive e sbilanciate, esse vanno a toccare di fatto un tasto dolente della storiografia locale, quello del mancato ragionamento sul legame tra risorse economiche e articolato quadro sociale e insediativo della Lunigiana medievale<sup>20</sup>. Le pagine su Tea costringono in sostanza lo storico interessato alla Lunigiana a porsi e a porre alla documentazione una serie di domande fino a oggi tralasciate: quali erano le relazioni tra la strada, l'economia, il territorio e gli insediamenti? Quanto peso economico aveva la strada? Come era caratterizzato? In che modo la popolazione beneficiava della strada e si attrezzava in relazione a essa? È possibile individuare limiti territoriali e scansioni cronologiche nello sviluppo e distribuzione degli insediamenti? Il fiorire così convulso e apparentemente disordinato di castelli dall'XI a tutto il XIII secolo è motivato solo dall'eccessiva frammentazione signorile della zona (e dalle conseguenti frizioni che maturavano tra Vescovo, Malaspina, signori e comunità<sup>21</sup>) o vi è dell'altro? È possibile individuare mutamenti negli equilibri economici, nelle vocazioni produttive o commerciali dei borghi montani?

Minuscola regione storica a cavallo tra il centro e il nord d'Italia, la Lunigiana era indubbiamente nel Medioevo un'"area di strada"<sup>22</sup>, dato che era attraversata non solo dal tracciato stradale per eccellenza, la Francigena, che qui seguiva comunque un tratto particolarmente importante e delicato, ma anche dalle sue diramazioni che attraversavano l'Appennino in più punti e dalle arterie che qui la incrociavano in senso est-ovest; per non parlare poi dei suoi sbocchi a mare, rappresentati da Luni stessa, dal porto fluviale di San Maurizio, dallo scalo di Ameglia, dal borgo marinaro di Portovenere<sup>23</sup>. "Porta e chiave della Toscana", estremamente utile per andare

---

<sup>19</sup> La bibliografia sulla Lunigiana medievale è sterminata, estremamente frammentata, non semplice da recuperare e in gran parte bisognosa di una lettura critica attenta. Il mio 'database' bibliografico, che conta attualmente oltre 900 titoli, è interamente consultabile in linea, sia in forma testuale che tramite maschera di ricerca: vi si accede tramite il sito del Dipartimento di Medievistica di Pisa (<http://www.humnet.unipi.it/medievistica>), voce 'bibliografie in linea'.

<sup>20</sup> Lacuna che è stata in parte colmata per la Garfagnana da Chris WICKHAM (*The mountains and the city. The Tuscan Apennines in the Early Middle Ages*, Oxford 1988; trad. italiana *La montagna e la città. L'Appennino toscano nell'alto medioevo*, Torino 1997).

<sup>21</sup> Sui castelli lunigianesi è fondamentale il saggio di A. SETTIA, *Castelli e borghi di Lunigiana*, in *Società civile e società religiosa in Lunigiana e nel vicino Appennino dal IX al XV secolo*, Atti del convegno (Aulla: 5-7 ottobre 1984), Sarzana 1986, pp. 119-132. Affrontando il problema da un'ottica sociale più che insediativa, fornisce un prezioso contributo alla definizione del problema Mario NOBILI, *Signorie e comunità nella Lunigiana orientale fra XII e XIII secolo*, in *Alle origini della Lunigiana moderna. Settimo centenario della redazione del Codice Pelavicino (1287-1987)*, Atti del convegno (Lerici-Villa Marigola: 18-19 settembre 1987), La Spezia 1988, pp. 63-90.

<sup>22</sup> Termine coniato con successo da G. SERGI, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981. I confini della diocesi di Luni sono descritti da U. MAZZINI, *Per i confini della Lunigiana*, in "Giornale storico della Lunigiana", I (1909), pp. 4-38 e corretti da M.N. CONTI, *Prima rettifica ai confini della Lunigiana dedotti da Ubaldo Mazzini*, in "Memorie dell'Accademia 'G. Cappellini'", XXXIII (1962). Si legga comunque anche G. PISTARINO, *La Lunigiana storica*, in "Memorie dell'Accademia 'Giovanni Cappellini'", LIV-LVI (1984-1986), pp. 3-22 e ID., *Le pievi della diocesi di Luni*, La Spezia 1961, pp. 157 ss. Attualmente la Lunigiana è divisa tra due provincie e due regioni: il settore meridionale e occidentale fanno capo alla Spezia e quindi alla Liguria, quelli settentrionali e orientali a Massa-Carrara e alla Toscana.

<sup>23</sup> Per il percorso della Francigena in Toscana si vedano R. STOPANI, *La via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Firenze 1984; I. MORETTI, *La via Francigena in Toscana*, in "Ricerche storiche", VII (1977), pp. 386-406. In particolare per il tratto lunigianese è meglio leggere U. FORMENTINI, *Le due "Viae Emiliae"*, in "Rivista di Studi Liguri", XIX (1953), pp. 43-74; ID., *Itinerari medioevali. Via quam Bardum dicunt*, in "Memorie dell'Accademia 'G. Cappellini'", XIII (1933), pp. 43-47; A.C. AMBROSI, *Sulla via dei pellegrini in Lunigiana e sul*

“facilmente e comodamente da Piacenza a Pisa”<sup>24</sup>, l'intera zona era di importanza centrale per gli spostamenti di truppe e di mercanti, che tuttavia qui trovavano un ostacolo non piccolo nella complicata frantumazione politica del territorio. Nel basso medioevo Pontremoli, Sarzana, il vescovo di Luni, i marchesi Malaspina e i signori da Vezzano, vantavano tutti diritti sulla Francigena, come anche sugli altri importanti percorsi lunigianesi.

Sul ritorno economico che queste strade garantivano a chi ne deteneva il controllo, le testimonianze non mancano. Il 'pedaticum' vel 'datium' è una delle principali concessioni contenute nei numerosi diplomi che Federico Barbarossa rilascia ai signori e ai borghi della zona tra 1154 e 1185<sup>25</sup>, come quello destinato a Sarzana nel 1163 o quello a favore di Pontremoli del 1167<sup>26</sup>. In quest'ultimo caso venne anche determinato il valore pecuniario e il corrispettivo in armati di una simile concessione: un tributo di 50 lire annuali oppure la fornitura di cento uomini per quattro mesi. Nel 1183, quando l'imperatore elevò a 'comes' il prelado lunense, gli conferì anche il ripatico dei porti di Luni e di Ameglia e il pedaggio sulla via Francigena<sup>27</sup>. In un diploma del 1175 il Barbarossa concesse ai da Vezzano il diritto di pedaggio tra Sarzana e Santo Stefano; nel 1202 un sesto di questa facoltà venne venduta da Guglielmo Bianco da Vezzano al borgo di Sarzana, per 60 lire imperiali<sup>28</sup>. Quasi quarant'anni dopo il figlio di Guglielmo Bianco, Rolando, ottenne dall'imperatore Federico II la conferma del medesimo diritto, che divenne poi, alla metà del XIII secolo, oggetto di contesa col vescovo di Luni<sup>29</sup>. Sono sempre i da Vezzano a vendere a Nicolò Fieschi, nel 1259, il pedaggio di Madrignano, dove transitava la strada che dalla Magra portava verso Genova<sup>30</sup>. Nel dicembre del 1180, il vescovo di Luni Pietro concesse al comune di Sarzana 1/6 del pedaggio che egli riscuoteva nel borgo, tre denari sui diciotto richiesti ad ogni soma<sup>31</sup>. Quarant'anni più tardi è invece il vescovo Buttafava a prendere in prestito cento lire imperiali dal medesimo comune, dando in pegno tutto il pedaggio, metà della dogana del sale e i banchi dei beccai<sup>32</sup>. Un prestito analogo venne stipulato dal podestà del comune rurale di Lagneto e Celasco (sopra Levanto) nel 1191: la cessione del pedaggio contro dieci lire genovesi chieste al banchiere e commerciante Guglielmo Zetapane<sup>33</sup>.

---

porto di San Maurizio, in *Il pellegrinaggio medievale per Roma e Santiago de Compostella. Itinerari in Val di Magra*, Centro aullese di ricerche e studi lunigianesi, Aulla 1992. G.R. COPPEDÉ, *La strada sulla riva sinistra della Magra da Aulla a Sarzana e oltre, la sua diramazione verso occidente e il sistema viario della Lunigiana nei secoli del basso medioevo*, in *Alle origini della Lunigiana moderna*, cit., pp. 177-259. Si vedano anche i numerosi e puntuali studi di Manfredo GIULIANI riuniti nel volume *Saggi di storia lunigianese*, Pontremoli 1982.

<sup>24</sup> Sono brani di un'ambasciata di Jacopo da Cassio del 2 aprile 1313, edita da G. SFORZA (*Memorie e documenti per servire alla storia di Pontremoli*, Firenze 1887, vol. III, ristampa anastatica Bologna 1972, p. 307) e riferita in particolare a Pontremoli: "Pontremulum est clavis et porta ad veniendum de Lombardia in Tusciam, et per quam gens Serenissimi Principis commodius et agilius ire potest a civitate Placentie ad civitatem Pisarum, quam per aliquam aliam partem totius Ytalie". Jacopo da Cassio, dopo aver spiegato all'imperatore come la parte superiore del borgo di Pontremoli si trovasse in mano ai lucchesi ribelli all'impero, lo incita a riacquistarla, perché il luogo era appunto la chiave per il passaggio dalla Lombardia alla Toscana.

<sup>25</sup> Tra queste due date è concentrata la maggior parte dei diplomi imperiali relativi alla Lunigiana, 8 contro i 13 complessivi emanati tra l'inizio del secolo XI e la metà del Duecento. Su di essi cfr. SALVATORI, *La Francigena nella Lunigiana*, cit.

<sup>26</sup> Monumenta Germaniae Historica, *Diplomata- Friedrich I*, X, 2, cit., nn. 405 e 524; *Il Registrum Magnum del Comune di Piacenza*, a cura di E. FALCONI e R. PEVERI, vol. I, Milano 1984, n. 124.

<sup>27</sup> 1183 giugno 30, Costanza (Monumenta Germaniae Historica, *Diplomata Friedrich I*, X, 4, Hannover 1990, n. 851). Sul dominio del vescovo di Luni si legga R. PAVONI, *La signoria del vescovo di Luni*, in *Alle origini della lunigiana moderna*, cit., pp. 29-59 e A. BALDINI, *Il titolo comitale del vescovo di Luni*, *ibidem*, pp. 91-100.

<sup>28</sup> Monumenta Germaniae Historica, *Diplomata- Friedrich I*, X, 3, Hannover, 1985, n. 642; *Il Registrum Vetus del Comune di Sarzana*, a cura di G. PISTARINO, Sarzana 1965 (Fonti e studi dell'Istituto di storia medioevale e moderna dell'Università di Genova, VIII), n. 8.

<sup>29</sup> *Il Registrum Vetus*, cit., n. 9, documento del settembre 1238; per la contesa tra gli uomini di Vezzano e il vescovo si veda SALVATORI, *La Francigena nella Lunigiana*, cit.

<sup>30</sup> G. NUTI, *Fieschi, Niccolò*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, vol. 47, Roma 1997, pp. 498-503.

<sup>31</sup> *Registrum Vetus*, cit., n. 10.

<sup>32</sup> *Registrum Vetus*, cit., n. 29; SASSI, *Politica commerciale*, cit., p. 30.

<sup>33</sup> SASSI, *Politica commerciale*, cit., p. 29

Oggetti di privilegio, compravendita, prestito, scambio: le tasse sul transito delle merci, raccolte in numerosi punti della ragnatela stradale lunigianese, sembrano uno dei motori economici più importanti e ambiti della zona. Evidentemente il transito delle merci qui doveva essere particolarmente sostenuto: ce lo confermano diversi documenti emanati dalle città vicine - Genova, Pisa, Lucca - uniti da un unico comune denominatore: l'esigenza di tutelare i rispettivi mercanti in transito per la Lunigiana. Risale al 1153, ad esempio, un trattato tra Genova e gli abitanti di Pontremoli in cui il capoluogo ligure si impegnava a preservare la sicurezza delle comunicazioni tra la costa e la cittadina appenninica, costringendo alcuni *domini* della Liguria orientale a giurare il rispetto dei viandanti<sup>34</sup>. Un analogo giuramento venne richiesto dall'imperatore Federico Barbarossa al vescovo di Luni, al marchese Obizzo Malaspina e ai conti di Lavagna nei confronti dei pisani, a cui si assicurava la tutela delle persone e delle merci in transito nei rispettivi distretti<sup>35</sup>. Nel Duecento Enrico da Fucecchio stipulò un patto con i mercanti milanesi, cremonesi e altri lombardi, in cui si impegnava a rendere sicuro ai traffici l'intero tratto di strada pubblica presente entro il suo distretto<sup>36</sup>. Numerosi infine sono gli interventi pacificatori messi in atto da Lucca per mantenere libere e aperte le arterie di questa regione<sup>37</sup>.

Quindi i documenti ci attestano, senza ombra di dubbio, che un intenso flusso di persone e di merci attraversava giornalmente la Lunigiana in età medievale. Ma quali riflessi aveva questa circolazione sull'assetto insediativo e sul sistema economico della zona? E con quali tempi e in quali direzioni?

A queste domande è veramente difficile rispondere. Le strutture materiali legate alla strada - ospedali, ricoveri, ponti, guadi e botteghe - ovviamente abbondano, come dimostra largamente il già citato volume su Tea. Tuttavia, dato lo stato delle fonti e le difficoltà che si incontrano nel datare i resti materiali superstiti, è arduo riuscire a creare una cronologia interna che ci salvi da un rischioso e fuorviante appiattimento temporale<sup>38</sup>. Inoltre, bisogna sottolineare che il tentativo di legare i castelli alle strade non ha assolutamente fatto emergere una corrispondenza biunivoca tra le due realtà<sup>39</sup>. Anzi, il fenomeno dell'incastellamento in Lunigiana è risultato estremamente complesso e articolato, stimolato da forze disparate, spesso contraddittorie e comunque sovente slegate al controllo di una via di comunicazione<sup>40</sup>. Complicati rapporti tra vescovo, signori e comunità sembrano spesso all'origine di molte fortificazioni. Ma per proteggere quali interessi? Quelli derivanti soprattutto dall'agricoltura e dalla pastorizia o quelli legati alla circolazione delle merci? E quali erano i caratteri dominanti della proprietà fondiaria: pascoli comuni, piccole proprietà o aziende agrarie di media taglia?

Fino a ora non si è riuscito a dare una risposta convincente a queste interrogazioni, complice anche la scarsità e la parzialità delle fonti disponibili. Abbiamo però la possibilità, grazie a uno studio recente condotto da Chris Wickham sulla Garfagnana, di confrontare i nostri dati con quelli di una

---

<sup>34</sup> *Codice diplomatico della Repubblica di Genova*, vol. I, a cura di C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, Roma 1936, p. 295: "Hoc est pactum inter homines de Pontremulo et Ianuenses. Ianuenses facient iurare Lavaninis et Paxanini et illis de Lagneto quod ipsi salvabunt et guardabunt homines Pontremolensium et eorum districtus cum rebus suis, euntes Ianuam vel redeuntes inde per viam de Pontremulo usque ad insulam et ab insula usque ad Ianuam et similiter euntes et redeuntes per viam que vedit in Macram et a Macra usque ad Ianuam".

<sup>35</sup> *Monumenta Germaniae Historica, Diplomata Friedrich I*, X, 2, cit., n. 356, 1162 aprile 6: "Faciemus iurare episcopum Lunensem, qui investituram regalium et comitatus a nobis receperit vel quicumque alius pro nobis tenuerit, ut facias Pisanos securos et res eorum per sacramentum, quod persone et res eorum salve sint in omni districtu suo per se et per omnes suos [...] Et faciet iurare marchiones de Monferrato et de Gavi et de Wasto et marchiones de Busco et Opizonem Malaspinam et comites de Lavania, quos poterit sine fraude, ut Pisani sint securi in eorum fortia cum suis rebus".

<sup>36</sup> *Il regesto del codice Pelavicino*, a cura di M. LUPO GENTILE, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XLIV (1912), n. 407.

<sup>37</sup> Cfr. SALVATORI, *La Francigena nella Lunigiana*, cit.

<sup>38</sup> Si vedano ad esempio i problemi legati al censimento degli ospedali, in E. SALVATORI *Presenze ospedaliere in Lunigiana*, in *Riviera di Levante tra Emilia e Toscana: un crocevia per l'ordine di San Giovanni*, Atti del convegno (Genova-Chiavari-Rapallo: 9-12 settembre 1999), Genova in corso di stampa.

<sup>39</sup> Si veda in proposito SETTIA, *Castelli e borghi di Lunigiana*, cit.

<sup>40</sup> NOBILI, *Signorie e comunità*, cit.

microregione non solo adiacente alla Lunigiana, ma anche a questa somigliante per molti aspetti. Ecco però che proprio dalla lettura di questo studio emergono non poche contraddizioni: la Garfagnana medievale tratteggiata nelle pagine di Wickham è caratterizzata da una società “estremamente tradizionale, con una flessibilità economica ridotta”, da possedimenti “estremamente frammentati”, da fondi sparsi e da un’economia prevalentemente silvo-pastorale che solo nel Duecento divenne “organizzata in modo sistematico”<sup>41</sup>. E per quanto la Garfagnana sia stata “un centro piuttosto importante per le comunicazioni”<sup>42</sup>, non risulta dal volume del Wickham che vi sia stata una influenza delle strade a lunga e media percorrenza sull’assetto economico e insediativo della zona, con la sola eccezione dei sentieri utilizzati per la transumanza e degli ospedali sorti lungo le vie pubbliche.

Fa riflettere il fatto che due regioni contigue, entrambe montuose e povere di centri abitati di una certa consistenza, possano aver dato adito a due interpretazioni storico-economiche così differenti: area di strada l’una, area silvo-pastorale l’altra. Forse nelle due visioni si scontrano da un lato il peso eccessivo, e talvolta acritico, dato ad alcune evidenze documentarie e archeologiche; dall’altro la parzialità delle fonti disponibili, capaci di dare informazioni solo su alcuni aspetti della società locale<sup>43</sup>. L’ideale sarebbe riuscire a trovare un punto di convergenza e per farlo, si deve avere il coraggio di rileggere in maniera sistematica la bibliografia e la documentazione disponibile con un occhio più attento a tutti i dati di carattere economico, sociale e insediativo (pascoli, transumanza, proprietà, censi, contratti agrari, stato giuridico dei rustici, relazioni comunità-signori, mercati); si deve poi guardare con attenzione e con mente aperta quanto proviene dalla ricerca archeologica, l’unica in grado di colmare le ampie lacune della documentazione scritta<sup>44</sup>. Perché anche se il ‘caravanserraglio’ di Gragnola non è per ora databile prima del XVII secolo, è anche vero che dobbiamo essere in grado di spiegare per quale motivo funzionasse nel cuore della Lunigiana e in un periodo di relativa crisi economica generale, una struttura ricettiva e mercantile di quelle dimensioni. Dobbiamo chiederci quali spinte ne abbiano determinato la costruzione e fino a che punto queste forze possano essere riconosciute anche nei secoli anteriori.

Tutti questi dati, integrati fra loro, devono poi essere messi in relazione con le variazioni d’importanza e di utilizzo che ebbero nel passato le arterie locali e sovraregionali. Lo scavo dell’ospedale di Tea, ad esempio, ha ben evidenziato tre diverse fasi d’uso della struttura ricettiva, che sembrano corrispondere a tre diversi momenti di sfruttamento da parte di Lucca della strada che collegava la Garfagnana alla Lunigiana, momenti per giunta attestati dalla documentazione scritta e qui ben integrati con le risultanze archeologiche<sup>45</sup>.

È questa la direzione in cui è doveroso muoversi, l’unica forse in grado di darci un quadro plausibile di questa piccola regione chiusa tra mare e monti, terra senza città ma circondata da metropoli, mondo in bilico tra ruralità e mercato. Una direzione di studi, indubbiamente impegnativa e difficile, ma finalizzata a scoprire il mistero nascosto sotto le ‘volte’ della Lunigiana.

---

<sup>41</sup> WICKHAM, *La montagna e la città*, cit., pp. 31-40.

<sup>42</sup> *Ibidem*, p. 27

<sup>43</sup> Lo stesso Wickham lamenta l’assenza di dati di scavo sulle località della Garfagnana.

<sup>44</sup> Gli scavi e gli interventi di recupero operati in Lunigiana si sono moltiplicati in questi ultimi anni e altri sono previsti a breve termine.

<sup>45</sup> J.A. QUIRÓS CASTILLO, *L’ospedale di Tea*, in *L’ospedale di Tea*, cit., pp. 157-208.