

Enrica Salvatori

La Francigena nella Lunigiana medievale: una strada da percorrere?

[A stampa in *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo*, a cura di R. Greci, Bologna 2001, pp. 177-203 © dell'autrice – Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"]

Parlare della Lunigiana medievale significa trattare anche e specialmente delle strade che l'attraversavano. Tutta la storiografia relativa a questa minuscola regione storica a cavallo tra il centro e il nord d'Italia, dalla produzione antica alla più recente, dai lavori localistici a quelli di più ampio respiro, concorda senza particolari eccezioni sull'importanza da attribuire al legame tra territorio lunense e strada, tra popolamento e sedi del potere da un lato, e luoghi di passaggio e di snodo delle arterie medievali dall'altro¹. Se questo rapporto è scontato, ovvio fino a quasi rasentare il banale, per qualsiasi lembo d'Europa interessato dal transito di una direttrice di traffico, per la Lunigiana il discorso si fa a un tempo più stringente e complesso.

È stringente perché in un areale di circa 1.700 Km², si è sviluppato nell'età di mezzo un reticolo di percorsi veramente impressionante². Mi riferisco non solo al tracciato stradale per eccellenza, la Francigena, che qui seguiva comunque un tratto particolarmente importante e delicato³, ma anche alle sue numerose diramazioni che attraversavano l'Appennino in più punti e alle arterie che qui la incrociavano in senso est-ovest⁴; 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 Portovenere⁵. Collocare su carta questi tracciati, così come sono stati messi in luce da una quantità incredibile di ricerche storiche a carattere erudito, significa disegnare una grande e intricata ragnatela, che ha i suoi punti d'attacco nei passi appenninici a monte dei bacini del Vara e del Magra (primo fra tutti il passo della Cisa), le sue direttrici nelle vie di crinale e di fondovalle⁶, i punti di incrocio nei 120 castelli che punteggiavano le alture lunigianesi⁷.

¹La bibliografia sulla Lunigiana è molto vasta e meriterebbe di essere oggetto di un saggio a parte. Rimando per comodità ai testi citati in questo articolo e alle preziose indicazioni in essi contenute.

²La misura corrisponde a quella dei bacini del Magra e del Vara (G. CACIAGLI, *Storia della Lunigiana*, Arnera, Pontedera 1992, p. 19); la vallata del Magra è lunga poco più di 60 chilometri. 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 e 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.

³Per il percorso della Francigena in Toscana si vedano R. STOPANI, *La via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Salimbeni, 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 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.

⁴G.R. COPPEDÉ, *La strada sulla riva sinistra del 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. Settimo centenario della redazione del Codice Pelavicino (1287-1987)*, Atti del convegno, Lerici-Villa Marigola: 18-19 settembre 1987, "Memorie dell'Accademia 'G. Cappellini'", LVII-LVIII, 1987-1988, pp. 177-259. Si vedano anche i numerosi e puntuali studi di Manfredo GIULIANI riuniti nel volume *Saggi di storia lunigianese*, Pontremoli 1982.

⁵AMBROSI, *Sulla via dei pellegrini* cit.

⁶Così si esprime Augusto Cesare AMBROSI: «Non si trattava solo della via Francigena che da Monte Bardone scendeva nella piana di Luni diretta ai grandi centri toscani delle attrazioni religiose, ma essa assommava anche antiche e meno antiche vene di viabilità minori che valicavano l'Appennino in una larghissima raggiera che dal Bratello, dai Linari, dal passo delle Cento Croci, da Pradarena, dalle Radici, da Tea ... convogliava alla stretta di Aulla» (*Castelli scomparsi e castelli dimenticati*, in *Lunigiana. Segni del tempo*, Cassa di Risparmio di Carrara, Pisa 1988, p. 29). Tiziano Mannoni distingue nel territorio medievale tre diverse tipologie di strada in diretta

Il legame tra strada e territorio è poi ulteriormente complicato dalla particolare collocazione che la Lunigiana ha nella geografia storica dell'Italia e dell'Europa medievali. «Porta e chiave della Toscana», estremamente utile per andare «facilmente e comodamente... da Piacenza a Pisa⁸», l'intera zona era di importanza centrale nella politica delle comunicazioni. Lo era per l'autorità imperiale, interessata a avere aperto un agevole passaggio verso l'Italia centrale e meridionale; lo era altresì per i mercanti, in particolare piacentini, parmensi, pisani e lucchesi, impegnati nel trasporto delle merci dal litorale tirrenico alla Lombardia⁹. Nonostante questa incontrovertibile importanza né l'area gravitante attorno al passo della Cisa (noto in età medievale come monte Bardone), né tanto meno il breve tratto lunigianese della Francigena fecero mai capo stabilmente a un unico referente politico. Anzi. La Lunigiana medievale appare, anche a una lettura non superficiale, una realtà frammentata, instabile, confusa, «un coacervo di dominazioni politiche... poco coerenti territorialmente e che talvolta si incastravano l'una nell'altra¹⁰», e che molto spesso si scontravano o si alleavano in un intreccio di disegni di dominio non sempre ben delineabili¹¹.

Protagonisti di questa storia convulsa furono il vescovo di Luni, i marchesi Malaspina, i comuni di Sarzana e Pontremoli e soprattutto, come sottolineato dal Volpe nel suo insuperato saggio sulla regione, la «mezzana società feudale» che allora «veniva su e si propagava con il vigore di erba selvatica¹²». Il riferimento è, come ha ben evidenziato Mario Nobili, a quelle consorterie signorili, a quei *domini* rurali che, legati feudalmente al vescovo o ai marchesi o a entrambi, tra XI e XII secolo posero mano alla costruzione di decine e decine di castelli, ancora oggi visibili lungo i fianchi delle valli del Vara e del Magra, sulle alture del golfo spezzino e sui ripidi contrafforti della riviera¹³.

Le domande che stanno alla base di queste pagine sono le seguenti: lo studio delle strade di Lunigiana può essere un mezzo per chiarire parzialmente alcune delle dinamiche che videro interagire fra loro tutti questi attori, spesso come comprimari? Può l'analisi dei rapporti tra i

relazione con le loro funzioni: «vie di transito che uniscono due centri maggiori, uno dei quali, o entrambi, non compresi nel territorio stesso; vie di collegamento tra centri minori interni al territorio, o fra essi e le vie di transito principale; vie di servizio che uniscono i centri maggiori o minori ad insediamenti sparsi, o ad usi del suolo» (T. MANNONI, *Vie e mezzi di comunicazione*, in "Archeologia Medievale", X, 1983, pp. 213-222, p. 214). La documentazione medievale offre poi una articolata terminologia relativa alle strade, legata per lo più alla funzione a allo *status* giuridico: pubblica, vicinale, comune, regia, etc. (Th. SZABÓ, *Strade e potere pubblico nell'Italia centro-settentrionale (secoli VI-XIV)*, in ID., *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Clueb, Bologna 1992, pp. 71-90). In Lunigiana non solo queste tipologie sono tutte attestate e facilmente riconoscibili, ma a un medesimo tracciato è possibile attribuire una o più delle funzioni suindicate in un intrecciarsi e sovrapporsi di utilizzi a diversi gradi di importanza.

⁷ AMBROSI, *Castelli scomparsi* cit., p. 27.

⁸ Si tratta di un'ambasciata del 2 aprile 1313 edita da Giovanni Sforza (*Memorie e documenti per servire alla storia di Pontremoli*, 1887, 3 voll., III, 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.

⁹ G. VOLPE, *Lunigiana medievale*, in ID., *Toscana medievale, Massa Marittima, Volterra, Sarzana*, Firenze 1963, pp. 313-354.

¹⁰ M. NOBILI, *Famiglie signorili di Lunigiana fra Vescovi e Marchesi (secoli XII e XIII)*, in *I ceti dirigenti dell'età comunale nei secoli XII e XIII*, Atti del Convegno, Firenze: 14-15 dicembre 1979, Pacini, Pisa, 1982, p. 235.

¹¹ G. PETTI BALBI, *I signori di Vezzano in Lunigiana (secoli XI-XIII)*, in "Giornale Storico e Letterario della Lunigiana e del Territorio Lucense", n.s. XXVIII-XIX, 1977-78, p. 6.

¹² VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., p. 334.

¹³ NOBILI, *Famiglie signorili* cit., p. 234. Si deve a questo autore la ripresa e l'approfondimento di molti temi toccati dal Volpe per la Lunigiana, primo fra tutti proprio lo sviluppo del fenomeno signorile. Oltre al saggio citato si leggano anche ID., *Gli Obertenghi e il monastero del Tino*, in *San Venerio del Tino: vita religiosa e civile tra isole e terraferma in età medievale*, Atti del convegno, Lerici-La Spezia-Portovenere: 18-20 settembre 1982, La Spezia-Sarzana 1986, pp. 77-88; ID., *Le signorie territoriali degli Obertenghi in Lunigiana*, in *La signoria rurale nel medioevo italiano*, I, a cura di A. SPICCIANI e C. VIOLANTE, ETS, Pisa 1997, pp. 19-37; ID., *Signorie e comunità nella Lunigiana orientale fra XII e XIII secolo*, in *Alle origini* cit., pp. 63-90.

diversi poteri lunigianesi (vescovo, signori, marchesi, comuni) e le vie di comunicazione produrre qualcosa di più che non la semplice e ripetuta sottolineatura dell'interesse che avevano i primi per le seconde? È possibile, puntando l'attenzione su questa forte realtà del territorio, gettare un po' di luce sui molti punti oscuri che segnano le vicende della regione? La Francigena è ancora, per lo storico della Lunigiana, una 'strada da percorrere'? «Il rapporto tra potere e vie di comunicazione» sostiene giustamente Giuseppe Sergi «è un problema da scomporre: occorre tener conto dell'importanza e delle qualità diverse dei percorsi, della diversa natura dei poteri che intervengono sul territorio, della politica stradale da essi perseguita... Non soltanto i poteri medievali agiscono sulla rete viaria, ma anche la rete viaria condiziona quei poteri, in più di un caso plasmandoli e mutandone i connotati¹⁴». Quello che segue è un tentativo di seguire il prezioso suggerimento, rileggendo con un'ottica particolarmente attenta alla problematica stradale alcuni momenti chiave della storia lunigianese.

Il Barbarossa e monte Bardone: politica di passo o a passo d'uomo?

È a partire dalla metà del XII secolo che la documentazione relativa alla Lunigiana si fa veramente significativa, e non è un caso¹⁵. In questo periodo il *comitatus* lunense balza infatti agli onori della cronaca internazionale: il suo monte Bardone, da sempre passaggio importante per il collegamento tra l'area lombarda e la Toscana, diventa improvvisamente essenziale alla politica italiana di Federico Barbarossa e soprattutto ai suoi ripetuti spostamenti da un capo all'altro della penisola¹⁶. L'imperatore è a Pontremoli nel 1160, programma un trasferimento da Parma a Sarzana nella primavera del 1164 e attraversa il passo, anche se con difficoltà, nel settembre 1167. La sua è una presenza estremamente gravida di conseguenze per tutte le potenze locali che qui avevano un controllo diretto sulla Francigena: il vescovo di Luni, i signori Malaspina e da Vezzano, i comuni di Pontremoli e Sarzana ricevono concessioni e conferme di grande portata, mai prima registrate nella storia della regione. Tra 1154 e 1185, infatti, 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 Duecento¹⁷. Un *corpus* che non ha mancato di suscitare il dovuto interesse.

Lo studio complessivo di tutti questi diplomi, esaminati da un'ottica 'imperiale', si deve a Ferdinand Opll, che ha pubblicato nel 1986 uno scritto sulla politica viaria applicata dall'Impero nei riguardi del monte Bardone¹⁸ e che è tornato sull'argomento di recente, con una conferenza tenuta al convegno parmense *Itinerari medievali e identità europea*¹⁹.

¹⁴ G. SERGI, *Sulle strade del potere. Monasteri e paesaggio politico*, in ID., *L'aristocrazia della preghiera. Politica e scelte religiose nel medioevo italiano*, Donzelli, Roma 1994, pp. 31-54, p. 31. Si veda anche ID., *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Laterza, Napoli 1981.

¹⁵ «Lo storico della Lunigiana potrebbe cominciar dal XII secolo il suo cammino, se non pungesse anche lui, poco o molto, la curiosità delle origini. Avanti il XII secolo, è poco meno che tenebra o tenuissima luce di alba lontana» (VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., p. 321).

¹⁶ Sugli itinerari di Federico Barbarossa nel corso del suo impero si veda F. OPLL, *Das Itinerar Kaiser Friederich Barbarossa (1152-1190)*, Wien-Köln-Graz 1978; sulla politica italiana dell'imperatore si legga invece *Popolo e stato in Italia nell'età di Federico Barbarossa. Alessandria e la lega lombarda*, Deputazione subalpina di storia patria, Torino 1970; F. CARDINI, *Il Barbarossa. Vita, trionfi, illusioni di Federico I imperatore*, A. Mondadori, Milano 1985.

¹⁷ 1154, Cremona (segnalato ed edito parzialmente da G. SFORZA, *La vendita di Portovenere a Genova e i primi signori di Vezzano*, in "Giornale storico e letterario della Liguria", n.s., III, 1902, pp. 348-350, p. 354, ma considerato falso da H. APPLET, *Monumenta Germaniae Historica, Diplomata* - da ora in poi MGH DD - *Friedrich I, X, 1*, Hannover 1975, n. 93, cfr. PETTI BALBI, *I signori di Vezzano* cit., p. 33); 1160 ottobre 15 Pontremoli (MGH DD *Friedrich I, X, 2*, Hannover 1979, n. 319); 1163 novembre 4, Lodi (*ibidem*, n. 405); 1164 settembre 29 (*ibidem*, n. 463); 1167 febbraio 1, Reggio (*ibidem*, n. 524); 1175 agosto 21 (MGH DD *Friedrich I, X, 3*, Hannover, 1985, n. 642); 1183 giugno 30, Costanza (MGH DD *Friedrich I, X, 4*, Hannover, 1990, n. 851); 1185 luglio 29, San Miniato (*ibidem*, n. 911).

¹⁸ OPLL, *L'attenzione del potere per un grande transito sovraregionale: il monte Bardone nel XII secolo*, in "Quaderni storici", n.s. 61 (1986), pp. 57-75

¹⁹ Il testo della conferenza, dedicata a *Le vie dell'imperatore. Riflessioni sull'interpretazione storica dell'itinerario di Federico Barbarossa*, è in corso di stampa. Il congresso internazionale in questione si è tenuto a Parma, il 27 e 28 febbraio 1998.

Opll, giustamente, ha visto all'origine di questi numerosi diplomi il tentativo imperiale «di assicurarsi il controllo di un collegamento stradale così importante» e quindi di applicare in loco una «regolare Passpolitik»²⁰. In sostanza, sostiene lo studioso austriaco, il Barbarossa spende molte energie per guadagnarsi una crescente influenza sulla via del passo e lo fa concentrando consapevolmente i suoi sforzi sul versante meridionale della catena montuosa, perché «meno penetrato dalle formazioni comunali» e dominato invece da «poteri ancora tradizionali» su cui l'imperatore poteva avere «maggiori possibilità di influenza». Nel perseguire tale intento, l'imperatore pone in atto «una politica molto differenziata, che sa valutare con intelligenza i fattori locali, distinguendo le situazioni a Nord e Sud del passo»²¹.

Pur non volendo negare in alcun modo la validità dell'analisi, che si richiama d'altronde a una visione organica dell'intero 'programma' imperiale, si deve tuttavia notare che questi stessi diplomi, guardati da un'ottica più lunigianese - che tiene conto, cioè, della dinamica interna delle forze in campo - acquistano una coloritura meno netta, si caricano di sfumature che non sempre confermano l'assennatezza della «politica di passo» federiciana.

Se si considerano i diplomi e gli eventi che precedono la battaglia di Legnano, ad esempio, il Barbarossa sembra imbarcarsi in una serie di tentativi fallimentari. Il più clamoroso è certamente quello che riguarda Pontremoli, cittadina che controllava direttamente il passo nel versante marittimo. Il primo febbraio del 1167 Federico concede molto ai pontremolesi: le regalie per il territorio che circondava l'abitato e soprattutto la riscossione del pedaggio. In cambio l'imperatore richiede il pagamento periodico di 50 lire, da sostituirsi esclusivamente per l'anno in corso con la fornitura di cento uomini per quattro mesi, in sostegno alla sua spedizione romana²². È chiaro il tentativo di spostare, su un fronte favorevole all'impero, un comune che è invece alleato da sempre con l'ostile Piacenza, ieri per contrastare le pretese di Parma e dei Malaspina sui passi appennici, oggi per ostacolare i programmi del Barbarossa²³. La controparte, quindi, non è certo di quelle facili e Federico se ne accorge appena sette mesi più tardi quando, con un esercito decimato dalla febbre, deve passare la Cisa, e si trova - è il caso di dirlo - 'il passo sbarrato' proprio dai Pontremolesi²⁴.

Il racconto di quest'episodio, narrato dall'anonimo continuatore della storia di Lodi, è illuminante:

Avvicinandosi alla località che si chiama Pontremoli e avendo disposto di transitare per il suo suburbio, i Pontremolesi non gli permisero assolutamente di passare per la loro terra. L'imperatore, non potendo passare di lì contro la loro volontà a causa della morfologia dei luoghi e perché i suoi erano pochi, rasati e infermi, essendo già transitato da questa parte del

²⁰ OPLL, *L'attenzione del potere* cit., pp. 58 e 63. Critico sul termine e sul concetto storiografico di «Passpolitik» è Thomas SZABÓ (*Anacronismo storiografico e «politica di passo» dei sovrani medievali*, in *Lo spazio alpino: area di civiltà, regione cerniera*, a cura di G. COPPOLA e P. SCHIERA, GISEM-Liguori ed., Napoli 1991 (Europa Mediterranea. Quaderni 5), pp. 95-113, ora anche in ID., *Comuni e politica* cit., pp. 91-112.

²¹ OPLL, *L'attenzione del potere* cit., *passim*.

²² MGH DD *Friedrich I*, X, 2 cit., n. 524: «*donamus hominibus de Pontremulo omnia nostra regalia, que habemus ab ambe Caurie usque ad Alpes et a monte Cironis usque ad montem Rotundum et usque ad Incisam usque ad Ligno. Districtus vero, videlicet bannum, hostem et cetera nostra regalia, et quattuordecim denarios de passagio nostro imperiali quod colligitur in Pontremulo, eo tamen expresso tenore, quod ipsi singulis annis debent persolvere nobis et nuntiis nostris apud Papiam in festo sancti Martini 50 libras imperialium vel alibi, ubi nobis vel nuntiis nostris placuerit. Anno vero presenti, quo presens pagina scripta est, hanc pensionem persolvere non debent et in hac sacra nostra expedicione versus urbem, Apuliam, Calabriam et Syciliam centum cum propria expensa quattuor continuis mensibus [...] nobis dare debent. Alpes quoque similiter eis concedimus et donamus et privilegia eis a predecessoribus nostris [...] facta ipsis confirmamus et corroboramus*».

²³ Già all'epoca della prima dieta di Roncaglia (1155), Piacenza si trovava schierata sul fronte antimperiale contro Opizzo Malaspina, Parma e Pavia (CARDINI, *Il Barbarossa*. cit., p. 153). Su Pontremoli si leggano P. FERRARI, *L'espansione territoriale del Comune di Pontremoli nell'Alta Val di Vara*, Pontremoli 1936; N. ZUCCHI CASTELLINI, *Il Comune di Pontremoli e la sua espansione territoriale*, in "Archivio Storico per le Province Parmensi, XVIII, 1966, pp. 179-196; G. BENELLI, *La lotta antif feudale del comune di Pontremoli nella seconda metà del XII secolo*, in *Ibidem*, XXXII, 1980, pp. 259-281.

²⁴ Tra il 4 e il 12 settembre 1167 (CARDINI, *Il Barbarossa* cit., p.278).

castello che si chiama Malnido (Villafranca), volse verso il mare, affrettando il viaggio per la terra del marchese Opizzo Malaspina, sotto la guida del marchese stesso²⁵.

Il piccolo comune dell'Appennino tosco-ligure, quindi, facendosi forte dello stesso ambiente naturale, impervio e inospitale, riesce da solo a impedire il transito dell'imperatore, che si deve affidare all'aiuto di fortuna di un suo vassallo, Opizzo Malaspina, e dirottare l'esercito verso un disagiata percorso alternativo.

D'altra parte, Opizzo è indubbiamente il rappresentante perfetto di quelle «forze tradizionali» di cui parla Opll e su cui l'imperatore avrebbe fatto più concreto affidamento. Appartenente alla grande stirpe obertenga, il marchese è stato destinatario, nel 1164, di un generoso diploma imperiale, da molti studiosi indicato come il fondamento della futura potenza malaspiniana²⁶, ha più volte aiutato il Barbarossa e dimostrato, con l'episodio del 1167, di poter essere molto utile ai programmi imperiali. A uno sguardo più attento, tuttavia, anche questo rapporto sembra altrettanto infido del precedente. Come ha notato Raul Manselli, nelle convulse vicende che interessano il regno italo nella seconda metà del secolo, il Malaspina ha tutt'altro che un comportamento coerente²⁷. Anzi, cambia fronte più volte a seconda dell'opportunità e delle contingenze: nel 1155 difende accanitamente Tortona quando questa è assalita dall'imperatore, diventa poi alleato del Barbarossa dal 1160 al 1167, per spostarsi nuovamente sul fronte della lega lombarda alla fine di questo stesso anno²⁸. Ed è forse proprio a causa di quest'ultima defezione che l'imperatore di ritorno dall'Italia centrale nel 1178 decide di scartare il passo della Cisa per imbarcarsi in un lungo e tortuoso percorso attraverso le coste liguri e i monti del genovesato²⁹. I diplomi che aveva tanto generosamente elargito ai numerosi poteri lunigianesi - oltre ai Malaspina e a Pontremoli anche ai signori da Vezzano e alla città di Sarzana - non sono in fondo serviti al loro scopo, a dargli cioè un effettivo controllo del valico³⁰.

Di segno certamente diverso è un'altra grande concessione imperiale a un signore lunigianese: la nomina del vescovo di Luni a conte del comitato omonimo. Già preannunciata nel 1162 nel diploma elargito dal Barbarossa ai Pisani³¹, l'elevazione a *comes* del prelado lunense si concretizza solo nel

²⁵ *De rebus laudensibus*, MGH, *Scriptores*, XVIII, a cura di G.H. Pertz, Hannover 1863, p. 656: «*Imperator itaque cum ad locum, qui Pontremulus vocatur, appropinquasset, ac per suburbium ipsius loci transire disposuisset, Pontremolenses eum nequaquam per suum locum transire permiserunt. Cum vero imperator se per virtutem ipsorum locorum, ipsis nolentibus, transire non posse, quoniam pauci ac tonsi ac infirmi fuerant, cognovisset cum ex hac parte castrum quod Malmum vocatur, iam transitum fecisset, versus marinam partem protendens, per terram marchionis Obizonis Malaspine, ipso marchione eum ducente, iter arripuit*». La traduzione è di chi scrive. Anche il cardinale Nicolao d'Aragona (*Rerum Italicarum Scriptores*, a cura di L.A. Muratori, III, Milano 1723, p. 459) narra il medesimo episodio: «*Fredericus cum iunctu morientium et infirmorum gemitibus pervenisset Lucam, et vellet per stratam publicam et Montem Burdonis transire, prohibitus est a Lombardis ne ipsorum terram ingredi attemptaret. Ideoque a Marchione Malaspina securo impetrato ducato, apud Pontremulum divertit a publica strata, et exinde iter suum per convallum concava et aspera montium diriges, non sine multa rerum suarum direptione, tamquam profugus, transivit iuxta Terdonam, et tandem cum paucis venit Papiam*».

²⁶ MGH DD *Friedrich I*, X, 2 cit., n. 463.

²⁷ Manselli parla a questo proposito di «atteggiamento disinvolto» di certa feudalità laica nei confronti del Barbarossa (R. MANSELLI, *La grande feudalità italiana tra Federico Barbarossa e i Comuni*, in *Popolo e stato* cit., pp. 343-361, p. 358). Si legga in proposito anche A. HAVERKAMP, *Herrschaftsformen der Frühstauer in Reichsitalien*, A. Hiersemann, Stuttgart 1970-71 (Monographien zur Geschichte des Mittelalters I/1-2) e la recensione fattane da G. TABACCO in "Studi medievali", s. III, XIV/1, 1973, pp. 226-237.

²⁸ MANSELLI, *La grande feudalità* cit., pp. 357-358.

²⁹ OPLL, *L'attenzione del potere* cit., p. 65.

³⁰ Opll sostiene che, nonostante tutto, la politica di passo del Barbarossa ha avuto un certo successo, come dimostrerebbe il successivo indisturbato passaggio per la via di Monte Bardone da parte dell'imperatore Enrico VI (OPLL, *L'attenzione del potere* cit., p. 66). Si deve però far notare che a quell'epoca era la situazione politica generale ad essere mutata e che non sussistevano più, dopo la pace di Costanza, le motivazioni per ostacolare l'itinerario italiano dell'autorità imperiale.

³¹ 1162 aprile 6, Pavia (MGH DD *Friedrich I*, X, 2 cit., n. 356): «*Faciemus iurare episcopum Lunensem, qui investituram regalium et comitatus a nobis receperit, vel quicumque alius pro nobis tenuerit, ut facias Pisanos securos*».

1183, quando Federico gli conferisce e gli conferma il *comitatum lunensem cum omni integritate honoris sui*, il ripatico dei porti di Luni e di Ameglia e il pedaggio sulla via Francigena³². Si concretizzano probabilmente in questo atto due volontà diverse ma coincidenti. In primo luogo quella dell'imperatore che, forse anche in relazione ai suoi tumultuosi trascorsi appenninici, cerca di riorganizzare una regione strategicamente importante come la Lunigiana, strutturandola attorno alla figura più prestigiosa e potente del luogo³³. In seconda istanza è riconoscibile la determinazione del vescovo a dare un sigillo di ufficialità al suo dominio, in crescita costante da quasi tre secoli³⁴ e tendente, almeno nelle intenzioni del *dominus*, a estendersi fino ai confini della diocesi³⁵.

In realtà, come è ben noto, nella seconda metà del XII secolo il prelado lunense esercita il suo potere su un ambito molto più ristretto e disomogeneo: su una serie di castelli, borghi e ville concentrati per lo più nella bassa val di Magra³⁶. È un dominio comunque vasto, anche se non compatto, che ha un peso determinante negli equilibri politici della regione e un controllo diretto su lunghi tratti della Francigena. Ma proprio sul problema della strada, così caro all'imperatore e così essenziale ad ogni potere che volesse porsi di nome e di fatto come un referente politico superiore nei confronti dei vari *domini* e comunità lunigianesi, si misura tutta la debolezza del diploma federiciano.

In primo luogo perché non è chiaro fino a che punto si estenda il controllo del vescovo-conte sulle vie di comunicazione. Nel 1183 gli viene concesso tra le altre cose il pedaggio sulla Francigena, ma con la specificazione *secundum quod habere consuevit*. Due anni più tardi, nel diploma di conferma, tale diritto sembra ristretto al solo ambito pievano della città di Luni:

[...] et nominatim civitatem Lunensem cum fossati et suburbiis et suburbanis suis, cum ripa et theloneo atque mercato, banno et pedagio, iusticia atque guidatico a Lavello et per totam terram et episcopatu eidem et ecclesie attinentem, et plateam que est inter murum civitatis et mare, et edificium quod circulum vocatur atque arenam.

Come si vede, il dato relativo al pedaggio e al guidatico³⁷ è inserito in un discorso prettamente urbano. La frase *per totam terram et episcopatu eidem et ecclesie attinentem* - per tutta la terra attinente alla chiesa cattedrale e all'episcopio - si riferisce non all'intera diocesi-contea, ma al distretto della pieve urbana³⁸ e ai vari possedimenti e diritti acquisiti fino ad allora dal vescovo, dentro o fuori l'ambito diocesano. D'altronde non poteva essere altrimenti: ben altri potenti del *comitatus* lunense, lo si è visto, vantano sulla Francigena diritti che erano stati concessi e ratificati proprio da Federico Barbarossa. Nel 1163 i Sarzanesi ottengono l'esenzione dal pagamento del ripatico, che spetta al prelado lunense³⁹; l'anno dopo Opizzo Malaspina riceve la conferma di tutti i suoi possedimenti tra cui il pedaggio che riscuote presso Villafranca⁴⁰; nel 1167 Pontremoli

³² 1183 giugno 30, Costanza (MGH DD *Friedrich I*, X, 4 cit., n. 851). Sul dominio del vescovo di Luni si legga R. PAVONI, *La signoria del vescovo di Luni*, in *Alle origini* cit., pp.29-59 e A. BALDINI, *Il titolo comitale del vescovo di Luni*, *ibidem*, pp. 91-100.

³³ «Se vi era Comitato d'Italia» scrive il Volpe «che a Re ed Imperatoi importava veder organizzato in modo che desse la miglior garanzia di fedeltà, questo era il Comitato di Luni» (VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., p. 326).

³⁴ Il primo diploma di immunità diretto da Berengario I al vescovo di Luni data al 24 maggio del 900 (*I diplomi di Berengario*, a cura di L. SCHIAPPARELLI, Roma 1903 (Fonti per la Storia d'Italia), n. 93).

³⁵ I confini della diocesi e dell'antica contea sono pressoché coincidenti (PAVONI, *La signoria* cit., pp. 95-96; PISTARINO, *La Lunigiana storica* cit.).

³⁶ Sono elencati dal diploma di Federico I del 1187 (MGH DD *Friedrich I*, X, 4 cit., n. 911).

³⁷ Si trattava probabilmente della tassa per la scorta armata fornita dal signore a salvaguardia delle persone e merci transitanti sul suo territorio (G. SERRA, *Contributo toponomastico alla descrizione delle vie romane e romee del Canavese*, in *Lineamenti di una storia linguistica dell'Italia medioevale*, I, Napoli 1954, pp. 152-219, p. 163).

³⁸ Una conferma viene dal fatto che uno dei limiti territoriali, Lavello, si trovava presso Avenza e costituiva appunto il confine orientale della pieve urbana. (PISTARINO, *Le pievi* cit., p. 33).

³⁹ MGH DD *Friedrich I*, X, 2 cit., n.405: «*largimur ut neque in litore Lunensi nec in Macre flumine pedaticum vel datium aliquod tribuant, nullusque ex convicinis eorum in nemoribus seu in silvis, quibus uti consueverunt, aliquid eis iniuste auferre presumat*».

⁴⁰ *Ibidem*, n. 463: «*Malnidum cum tota curia et pedagio*».

conquista le regalie e il pedaggio entro il suo distretto⁴¹; infine nel 1175 Guglielmo Bianco dei signori di Vezzano (una delle più attive e dinamiche casate luniginesi⁴²) ottiene il diritto di esigere un pedaggio di 12 denari imperiali per soma e 6 per fardello nel borgo di S. Stefano o in qualunque altro punto da Sarzana a S. Stefano a sua scelta⁴³.

Nei metri di strada pertinenti a l'uno o all'altro potere locale si misura quindi la frantumazione del territorio lunigianese e di conseguenza anche l'*impasse* dell'imperatore nel portare a buon fine la 'sua' politica di passo.

Violenza e tutela: la strada tra signori, borghi e città

Al di là dell'interpretazione che si vuol dare alla strategia seguita dall'imperatore nei confronti di monte Bardone e della Lunigiana, è pur sempre vero che la serie di diplomi che interessano la regione hanno un merito indiscusso, quello di fornirci un quadro pressoché completo delle forze in campo, della loro importanza relativa e di quanto questa fosse legata a doppio filo con il dominio della strada. Alla seconda metà del XII secolo Pontremoli, Sarzana, il vescovo di Luni, i marchesi Malaspina e i signori da Vezzano, vantano tutti diritti sulla Via con la 'V' maiuscola, come anche sugli altri importanti percorsi lunigianesi, anch'essi frequentati da pellegrini salmodianti, indaffarati mercanti ed eserciti malconci. Ma come si concretizzava materialmente tale potere? È possibile riconoscere nei *domini loci*, nei comuni rurali e nel vescovo-conte un particolare modo di gestire il controllo sulla strada?

A questo proposito, a partire da una interpretazione del Pertz ripresa e ampliata da Gioacchino Volpe e da Ferruccio Sassi⁴⁴, si è creata ed affermata un'immagine a tinte decisamente fosche dei signori dell'Appennino tosco-ligure: ceto, secondo questi studiosi, uso a vivere di rapina, dedito per lo più ad assaltare i malcapitati mercanti che usufruiscono delle 'loro' strade.

L'opinione si è formata soprattutto a seguito di un passo degli *Annales Placentini Gibellini* in cui il cancelliere Oberto narra del già citato passaggio in Lunigiana di Federico Barbarossa, di ritorno da Roma nell'estate del 1167⁴⁵. L'imperatore, ricordo, viene scortato da Opizzo Malaspina oltre il crinale, per una via alternativa a quella consueta⁴⁶. In quest'occasione, avendo il Barbarossa chiesto al marchese come fosse possibile sopravvivere tra montagne tanto aspre e certo non fertili, avrebbe ricevuto come risposta che si doveva vivere di rapina, *quod vivebat et se fovebat de voltis*⁴⁷. In una nota all'edizione il Pertz propone, in realtà in forma dubitativa, l'interpretazione di *voltis* in *raptibus*, ipotizzando per il primo termine una radice comune a quella del francese *voleur*, ladro⁴⁸. Da qui l'affermazione del Volpe sui signori lunigianesi, «tutti quanti, grandi e mezzani, usi alla rapina, come all'esercizio di un diritto, certo come a mezzo di vita⁴⁹». Di tutt'altro avviso è invece il Formentini, il quale sostiene che *voltis* non si deve tradurre in *rapine*, ma in *magazzini*,

⁴¹ *Ibidem*, n. 524. Cfr. nota 8.

⁴² PETTI BALBI, *I signori di Vezzano* cit.

⁴³ MGH DD *Friedrich I*, X, 3 cit., n. 642: «*concedimus ei et heredibus suis XII denarios imperialium de soma et VI de fardello in burgo Sancti Stephani vel a loco illo usque Sarçanum, ubi potius per stratam voluerint colligendos, et eis inperiali auctoritate confirmamus*».

⁴⁴ VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., p. 327; 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.

⁴⁵ *Annales Placentini Gibellini*, MGH, *Scriptores*, XVIII, cit., p. 462. 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, I, Roma 1890, p. 205): «*Interim imperator [...] venit tamen usque ad Pontem tremulum, ibique Opizonem Malaspinam invenit, qui imperatori usque Papiam ducatum amicabiliter prestavit*».

⁴⁶ FORMENTINI, *Le due "Viae Emiliae"* cit., p. 48.

⁴⁷ 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 marchioni, quomodo vivebat in illis partibus ubi nil fertilitatis esse videbatur. Marchio autem respondit ei, quod vivebat et se fovebat de voltis (Annales placentini cit., p. 462)*».

⁴⁸ *Ibidem*.

⁴⁹ VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., p. 327. Le affermazioni del grande studioso sono in verità supportate anche da altre tracce documentarie, oltre alla testimonianza degli *Annales*.

ossia le tipiche *volte* mercantili genovesi. Obizzo Malaspina, quindi, avrebbe risposto all'imperatore indicando come suo maggior cespite di entrate quanto proveniva dai prodotti di transito o dalle merci depositate in questi magazzini⁵⁰.

A uno sguardo più attento, entrambe le interpretazioni sembrano in realtà inaccettabili. Non è onestamente pensabile 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*⁵¹, ammetta davanti al suo signore, supremo garante della pace e della legalità, di vivere assaltando i viandanti. Ugualmente 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 altrettanto falsa⁵². Ritengo invece che il termine *voltis* sia piuttosto da mettere in relazione con il *vultaticum* o *volutaticum*, una tassa che originariamente veniva richiesta ai carri di passaggio sulla vie pubbliche e che in questo contesto viene da Opizzo utilizzata come sinonimo di pedaggio⁵³. 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, che si raccolgono a ogni piè sospinto su una strada che, proprio a causa dell'orografia disagevole, segue in più punti un percorso obbligato.

Sul ritorno economico in senso stretto, che le strade lunigianesi garantivano a chi ne deteneva il controllo, le testimonianze non mancano. È stato già citato il diploma imperiale del 1175 che concede ai da Vezzano il diritto di pedaggio tra Sarzana e Santo Stefano⁵⁴. Nel 1202 un sesto di questa facoltà viene venduta da Guglielmo Bianco da Vezzano al borgo di Sarzana, per la somma di 60 lire imperiali⁵⁵. Quasi quarant'anni dopo il figlio di Guglielmo Bianco, Rolando, ottiene dall'imperatore Federico II la conferma del medesimo diritto, che diventa poi, alla metà del XIII secolo, oggetto di contesa col vescovo di Luni⁵⁶. Sono sempre i da Vezzano a vendere a Nicolò Fieschi, nel 1259, il pedaggio di Madrignano, dove transitava la strada che dal Magra portava verso Genova⁵⁷.

È poi il *pedaticum* vel *datium* una delle principali concessioni contenute nel diploma federiciano al borgo di Sarzana nel 1163⁵⁸, come anche in quello destinato a Pontremoli del 1167⁵⁹. In quest'ultimo caso, lo ricordo, viene 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.

⁵⁰ 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 SERRA, *Contributo toponomastico* cit., pp. 158-161.

⁵¹ MGH DD *Friedrich I*, X, 2 cit., n. 463, diploma del 29 settembre 1164.

⁵² 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 cespite 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» (*Genova nel basso impero* cit., p. 248).

⁵³ DU CANGE, *Glossarium mediae et infimae latinitatis*, 10 voll. Graz 1954, X, 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*».

⁵⁴ Cfr. capitolo precedente, nota 28.

⁵⁵ *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.

⁵⁶ *Il Registrum Vetus* cit., n. 9, documento del settembre 1238; per la contesa tra gli uomini di Vezzano e il vescovo si veda oltre.

⁵⁷ G. NUTI, *Fieschi, Niccolò*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 47, Istituto dell'Enciclopedia Italiana, Roma 1997, pp. 498-503.

⁵⁸ MGH DD *Friedrich I*, X, 2 cit., n. 405.

⁵⁹ *Il Registrum Magnum del Comune di Piacenza* a cura di E. Falconi e R. Peveri, I, A. Giuffrè, Milano 1984, 124; MGH DD *Friedrich I*, X, 2 cit., n. 524.

Nel dicembre del 1180, il vescovo di Luni Pietro concede al comune di Sarzana 1/6 del pedaggio ch'egli riscuote nel borgo, tre denari sui diciotto richiesti ad ogni soma⁶⁰. 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 beccai⁶¹. Un prestito analogo viene 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 Zetapane⁶².

Oggetti di privilegio, compravendita, prestito, scambio: le tasse sul transito delle mercanzie, raccolte in numerosi punti della ragnatela stradale lunigianese, sono indubbiamente uno dei motori economici più importanti e ambiti della zona. Ma è anche vero che il rapporto tra signore e strada non si esaurisce nella semplice esazione di un legittimo dazio. Il controllo di una via di comunicazione significa innanzi tutto avere la possibilità di disturbare i traffici, di sbarrare o concedere il passo e quindi di operare un ricatto, economico o politico che sia, in relazione a particolari strategie patrimoniali o ad alleanze contingenti. Abusi, violenze e intimidazioni perpetuati *on the road*, sono infatti testimoniati con elevata frequenza in Lunigiana e sono lamentati, per lo più, dalle realtà politiche che fondano sulla mercatura e i trasporti gran parte della propria forza: in primo luogo le grandi città vicine (Pisa, Lucca, Genova, Piacenza e Parma), in secondo i borghi di Pontremoli e Sarzana. Nel leggere questa documentazione, sembra riacquistare un certo spessore il quadro di un mondo signorile tendenzialmente instabile, violento e votato alla rapina in contrapposizione a una istanza più specificamente cittadina di ordine, pace e stabilità.

Risale al 1153, ad esempio, un interessante trattato tra Genova e gli abitanti di Pontremoli. Il grande comune ligure si impegna a preservare la sicurezza delle comunicazioni tra la costa e la cittadina appenninica e lo fa costringendo proprio alcuni *domini* della Liguria orientale a giurare il rispetto dei viandanti⁶³. Un analogo giuramento viene richiesto dall'imperatore Federico Barbarossa al vescovo di Luni, al marchese Obizzo Malaspina e ai conti di Lavagna nei confronti dei Pisani, a cui assicura la tutela delle persone e delle mercanzie in transito nei rispettivi distretti⁶⁴.

Ma è indubbiamente Lucca, tra tutte le grandi e piccole potenze che gravitano attorno alla Lunigiana, ad avere maggiori interessi a mantenere libere e aperte le arterie di questa regione⁶⁵. Quando, nel 1132, Lotario III concede un privilegio alla città, lo fa riprendendo e aumentando le concessioni già accordate, in passato, da Enrico IV⁶⁶. Ma se l'imperatore di Canossa aveva concesso ai lucchesi l'esenzione da ogni fodro o cura di mercato sulla strada che va da Pavia a Roma⁶⁷, Lotario si preoccupa innanzitutto di garantir loro il libero transito sui tratti lunigianesi del medesimo percorso⁶⁸.

⁶⁰ *I Registrum Vetus* cit., n. 10.

⁶¹ *I Registrum Vetus* cit., n. 29; SASSI, *Politica commerciale* cit., p. 30.

⁶² SASSI, *Politica commerciale* cit., p. 29

⁶³ *Codice diplomatico della Repubblica di Genova*, 3 voll., a cura di C. IMPERIALE DI SANT'ANGELO, I, Istituto Storico Italiano per il Medioevo, 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*».

⁶⁴ MGH DD *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*».

⁶⁵ VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., pp. 348-349.

⁶⁶ MGH DD *Lothars III*, Berlino 1957, n. 47.

⁶⁷ MGH DD *Heinrichs IV*, VI, 2, Weimar 1959, n. 334.

⁶⁸ Non c'era solo la Francigena a collegare Luni con Lucca ma una serie di vie minori che connettevano la Lunigiana orientale con la confinante Garfagnana e quindi col distretto lucchese (COPPEDÉ, *La strada sulla riva sinistra* cit.).

Ordiniamo inoltre che i mercanti che percorrono la strada da Luni a Lucca non possano essere impediti da alcuno o condotti verso altra destinazione o distratti dal tragitto, ma che debbano arrivare fino a Lucca in sicurezza e senza impedimento alcuno⁶⁹.

L'impedimento, lo si capisce dalla lettura del Codice Pelavicino, è dato dal moltiplicarsi dei pedaggi e dalle continue guerre che coinvolgono il vescovo di Luni e i signori del suo comitato e riguardo alle quali Lucca si impegna in una costante azione pacificatrice, proponendosi e imponendosi come arbitro tra le parti e punto di riferimento per tutte le forze in campo. Così, nel 1124 i suoi consoli giudicano la questione vertente tra il vescovo Andrea e i marchesi Malaspina e Guglielmo Francigena sul possesso del monte Caprione⁷⁰; e nel 1140 sono ancora i consoli lucchesi ad arbitrare una controversia tra il borgo di Sarzana e il vescovo per i diritti giurisdizionali sulla cittadina⁷¹.

La diatriba per noi più interessante data, tuttavia, agli inizi del Duecento, quando la città del Volto Santo si pone come mediatrice nella sanguinosa guerra che divide ormai da alcuni anni i Malaspina e l'episcopato. Il conflitto, sorto in seguito alla cessione fatta dagli Estensi ai Malaspina di una parte cospicua dell'antico patrimonio obertengo⁷², si incentra nel 1206 sul possesso dei castelli di Calice e Giovagallo, che il console lucchese Tancredo Onesto, in veste di arbitro, decide di assegnare stabilmente ai marchesi. Ma, al di là del problema contingente, Lucca approfitta dell'occasione per affrontare un tema che le sta particolarmente a cuore, quello della sicurezza sulle strade e della tutela dei lucchesi lungo il percorso. Nel leggere la sentenza si ha la netta impressione che sia infatti la strada, e non i castelli, il vero oggetto dell'arbitrato, dato che nella parte iniziale del documento (la *narratio*) il console dichiara solennemente di ricevere il giuramento delle parti *de facto strate* e *pro facto strate*, mentre affronta solo in seconda istanza (nella *dispositio*) il problema delle fortificazioni⁷³. Ugualmente, quando il cronista lucchese Tolomeo segnala questo evento nei suoi Annali, lo fa ricordandolo solo come un giuramento portato dai due contendenti al comune di Lucca «sulla custodia della strada», ciascuno di essi «in tutto il loro dominio e distretto»⁷⁴.

Non sono solo le città a lamentare l'insicurezza delle vie di comunicazione. Una delle voci più autorevoli che si alza a questo proposito è certamente quella di Pietro il Venerabile, di passaggio in Lunigiana con una comitiva di ecclesiastici e monaci di ritorno dal concilio di Pisa. Nella colorita lettera che egli scrive, nel 1135, a papa Innocenzo II si viene a sapere che i religiosi sono incorsi presso Pontremoli nel morso di uomini uguali a «lupi», che li hanno assaliti, imprigionati, feriti e derubati di quasi tutto⁷⁵. Il crimine viene perpetrato da parte di personaggi non identificati, ma è

⁶⁹ MGH DD *Lothars III* cit., n. 47: «*Perdonavimus etiam illis, ut nemo deinceps aliquod fodrum ab illis exigit et curaturam a Pavia usque ad Romam ac precipue ripaticum in civitate Pisa vel comitatu. Statuimus etiam, ut si qui homines introient in fluvio Serculo vel in Motrone cum navi sive cum navibus causa negotiandi cum Lucensibus, nullus hominum eos vel Lucenses in mari vel in supradictis fluminibus enudo et redeundo vel stando molestare [...] presumat. Precipimus etiam ut, si qui negotiatores venerint per stratam a Luna usque [Lucam], nullus homo eos venire interdicit vel alio conducat sive a strata eos retorqueat, sed secure usque [Lucam] veniant omnium contradictione remota*». La traduzione di quest'ultima frase è di chi scrive.

⁷⁰ *Il regesto del codice Pelavicino*, a cura di M. Lupo Gentile, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XLIV, 1912, n. 50, 1124 ottobre 18. Guglielmo Francigena è un discendente degli Obertenghi, ramo dei Massa-Corsica: su di lui si legga M. NOBILI, *Sviluppo e caratteri della dominazione obertenga in Corsica tra XI e XII secolo*, in "Annuario della Biblioteca civica di Massa", 1978-79, pp. 8-10.

⁷¹ *I regesto* cit., n. 63.

⁷² VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., pp. 360-368.

⁷³ *Il regesto* cit., n. 529, 1206 luglio 22: «*Et percipio insuper vobis predicto ep. et march. nomine sacram. ut salvetis et custodiatis, deffendatis stratam et omnes et singulos homines et personas transeuntes vel redeuntes seu stantes per stratam et prope stratam, cum rebus et sine rebus, et ut non permittatis offendi stratam vel hom. seu pers. [...]. Item [...] ut specialiter et principaliter, toto tempore vite vestre, mones et singulos hom. et personas lucane civitatis et burgorum et subburgorum eius et luc. districtus et eorum avere et res salvetis et deffendatis, et salvari et deffendi faciatis ubique per totam vestra fortiam et districtum*».

⁷⁴ PTOLEMAEI LUCENSIS, *Annales*, in *Rerum Italicarum Scriptores*, n.s. VIII, a cura di B. SCHMEIDLER, Berlino 1955, p. 95.

⁷⁵ «*Regressi ab uberibus vocantis ecclesiae, a concilio pietatis vestrae ut grex dominicus simpliciter ambulans, luporum morsus incurrimus, et nostris saeculis inaudita rabie dispersi, captivati, vulnerati, et rebus omnibus*

probabile che non si trattasse di semplici briganti. Più attendibile invece l'ipotesi che fossero alcuni signori locali: lo fa supporre il fatto che i prelati vengano imprigionati entro fortificazioni e che di fronte a queste malefatte il vescovo lunense si eclissi «come la luna», misteriosamente quanto opportunamente⁷⁶.

Dalle testimonianze, elencate qui in forma sintetica, sembra quasi di ritrovare quei vassalli «usi alla rapina» di cui parla il Volpe, «gente di cui era costume *magis velle rapere quam iuste vivere*, bollati come *publici aggressores viarum* persino in sentenze di giudici imperiali⁷⁷». Quello che in realtà si vede è un peculiare rapporto tra strada e potere che si viene a instaurare su un percorso importante ma quanto mai difficile e soprattutto frammentato nelle sue pertinenze giurisdizionali. Le forze signorili lunigianesi appaiono sempre fortemente impegnate a ottenere un controllo delle vie di comunicazione, che tuttavia si traduce essenzialmente nell'esazione dei dazi e nell'esercizio della violenza, applicata a fini contingenti di ritorsione e di ricatto. Dall'altra parte della barricata si trovano invece gli stati cittadini e i borghi, che da queste stesse violenze, come della moltiplicazione delle tasse di transito, sono notevolmente danneggiati. Nelle loro scelte sembra di scorgere una strategia stradale differente, tesa ad ottenere un controllo delle vie di comunicazione che assicuri innanzitutto un transito pacifico, libero e spedito⁷⁸. Allargando ancora il paragone, si può dire che nei primi il dominio della strada assume un valore tendenzialmente privatistico, mentre nei secondi si colora maggiormente di una valenza pubblica, nel senso di 'accessibile alla comunità'.

Differisce da entrambi l'atteggiamento tenuto dal vescovo di Luni, signore locale a tutti gli effetti ma anche *dominus* particolare, perché fortemente interessato a costituire in Lunigiana un dominio territoriale unitario e compatto, simile - per intenderci - ai principati vescovili di Trento e Bressanone⁷⁹. Già dalla metà del secolo XII i vescovi lunensi si adoperano con energia per guadagnare all'episcopio borghi, castelli, diritti, costruire fortificazioni e promuovere la nascita di nuovi insediamenti. Nella seconda parte del secolo prevale la volontà di dare fondamento giuridico al potere comitale (a cui rispondono i diplomi imperiali del 1183 e 1185) e coerenza territoriale e politica all'intera contea-diocesi sotto l'autorità del vescovo-conte⁸⁰.

Di questa costruzione 'statale', che vede i prelati lunensi fortemente impegnati nei «compiti stessi che altrove assolve la città in rapporto al mondo feudale circostante», vi sono testimonianze ampie e dettagliate⁸¹. A interessare in questa sede sono quelle che riguardano direttamente la politica stradale del vescovo. Questa si distacca progressivamente dal comportamento che si è visto adottare dalle famiglie signorili, per avvicinarsi invece alla tipica politica dell'organismo statale cittadino. Nel costruire e consolidare il suo *comitatus* il prelati tende infatti a porsi, nei confronti della strada, non solo come esattore dei dazi, ma anche e soprattutto come supremo garante del libero ed agevole transito, della pace, della giustizia.

pene exspoliati sumus (*The letters of Peter the Venerable*, a cura di G. CONSTABLE, 2 voll., Cambridge Mass. 1967, n. 27, I pp. 50-52)».

⁷⁶ «*Episcoporum atque abbatum plurimi ad proxima casa violenter abducti, et quidam eorum post verbera et vulnera, barbarica immanitate incarcerati sunt, inter quos dominus Remensis, cui nunc aetas nec dignitas asdesse potuerunt, post multas iniurias et vulnera turri conclusus tenetur. [...] Lunensis episcopus nobis in brevi apparens lunarem aeclypsim nimis immature passus est*». Constable ipotizza che gli assalitori fossero seguaci dell'antipapa Anacleto (*The letters* cit., I pp. 50-52 e II pp. 113-115).

⁷⁷ VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., p. 327. Il primo brano in corsivo è tratto dagli Annali del Caffaro ed è relativo alle questioni sorte nel 1154 tra Genova e i Marchesi di Loreto; il secondo è invece un brano del processo tenuto da Enrico VI contro i marchesi liguri-piemontesi di Incisa per la cattura di ambasciatori genovesi al re di Francia nel 1191.

⁷⁸ TH. SZABÓ, *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, in ID., *Comuni e politica* cit., pp. 113-150, in particolare il paragrafo *Una politica di vasto respiro: i comuni e la sicurezza delle grandi vie di comunicazione*, pp. 118-135.

⁷⁹ I. ROGGER, *I principati ecclesiastici di Trento e di Bressanone dalle origini alla secolarizzazione del 1236*, in *I poteri temporali dei vescovi in Italia e in Germania nel Medioevo*, a cura di C.G. Mor e H. Schmidinger, Mulino, Bologna 1979 (Annali dell'Istituto storico italo-germanico di Trento. Quaderni, 3), pp. 177-223.

⁸⁰ NOBILI, *Famiglie signorili* cit., pp. 260-264.

⁸¹ La frase è tratta da VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., p. 355. Sul tema si veda anche PAVONI, *La signoria* cit.; A. BALDINI, *Il titolo comitale* cit.

Le 'buone intenzioni' del principe-vescovo

Un primo esempio di questo peculiare modo di porsi nei confronti della strada lo si ha all'interno dei rapporti, ora di collaborazione ora di contrasto, che i vescovi di Luni instaurano con i Bianchi di Erberia, una delle realtà signorili più importanti della diocesi, saldamente attestata nell'estrema Lunigiana orientale, ai confini con la Garfagnana⁸². Tra XII e XIII secolo, in relazione alla ripresa espansionistica dell'episcopio lunense, si moltiplicano i documenti che vedono interagire queste due realtà politico territoriali, primo fra tutti l'atto di sottomissione dei Bianchi al vescovo del 1214. La scrittura, esaurientemente commentata da Mario Nobili, evidenzia come le rivendicazioni vescovili nei confronti di questi signori avessero alla base un chiaro richiamo all'autorità comitale. Il prelado, nell'esigere «la piena e completa disposizione dei luoghi fortificati» chiede infatti la subordinazione dei Bianchi «in quanto titolare di un pubblico distretto⁸³». Ma questo disegno, palese agli inizi del XIII secolo, emerge anche in un altro documento di poco precedente e relativo, appunto, alla strada. Nel 1197 Bernardino di Guido da Erberia, futuro podestà dei Bianchi, giura al vescovo di Luni Gualtiero di non violare più la strada e di non farla violare da persona soggetta, né offendere alcun chierico o converso o pellegrino o mercante, nell'avere e nella persona⁸⁴. Nel medesimo atto Bernardino promette anche di non impedire al prelado di elevare castelli e rocche da Carrara in su e dai monti al mare.

Evidentemente, a questa data, è sorta una crisi nei rapporti tra la consorceria e il prelado: i Bianchi, nel tentativo di ostacolare l'espansione vescovile, si sono probabilmente dati ad azioni violente e indiscriminate, perpetrate sulle strade delle loro terre e delle località vicine. Di fronte ad azioni di questo tipo, il vescovo-conte non reagisce semplicemente rivendicando il diritto di costruire castelli nel 'suo' territorio, ma si erge anche a supremo garante della sicurezza stradale, non solo nei confronti dei propri uomini ma anche in quelli di mercanti, pellegrini e viandanti.

Il documento che meglio illustra come poteva essere inteso dal vescovo-conte il suo diritto-dovere nei confronti delle vie di comunicazione risale però a un periodo più tardo, quando il principato ecclesiastico lunense è ormai al tramonto. Il 28 luglio 1279 il vescovo Enrico da Fucecchio, avendo saputo che gli uomini di Vezzano vantavano diritti sulla strada pubblica detta di Scognavarano, istruisce a questo proposito un processo⁸⁵. Degli atti relativi al dibattimento si è conservata solo la lista delle testimonianze favorevoli al prelado, ma la fonte, per quanto parziale, risulta particolarmente ricca e interessante, sia perché riguarda due vie di comunicazione a carattere sovraregionale, sia perché coinvolge due protagonisti di primo piano della storia lunigianese. Una delle due strade in questione è appunto la Francigena, nel tratto che andava da Aulla a Sarzana e da qui fino ad Avenza passando lungo la riva sinistra del Magra. Denominata in genere *romea*, prendeva tuttavia, nel tratto appunto delimitato dai borghi di Aulla e Sarzana, il nome di *strata de Scognavarano* dal nome dell'ospedale situato lungo il suo percorso, nei pressi dell'attuale Ponzano Inferiore. Proprio dall'ospedale si dipartiva la seconda arteria nominata nel testimoniale, che attraversava il fiume, raggiungeva Ceparana e proseguiva lungo la riva sinistra del Vara in direzione nord-ovest⁸⁶.

Su queste due importanti frazioni di strada pubblica si scontrano, nella seconda metà del Duecento, gli interessi del vescovo conte di Luni e dei *domini* di Vezzano. Prima di analizzare le testimonianze con la lente di ingrandimento, si deve fare un passo indietro per capire in quale momento della storia lunigianese si colloca questo processo.

Nella seconda metà del XIII secolo il dominio dei vescovi-conti di Luni da già segni evidenti di scollamento. La grandiosa opera di costruzione e consolidamento del principato, messa in opera nei

⁸² NOBILI, *Famiglie signorili* cit., pp. 256-264.

⁸³ *Ibidem*, p. 262.

⁸⁴ *Il regesto* cit., n. 256: «*Scriptum memorie pro futuris temporibus [...] Bernardinus [...] iuravit [...] quod [...] stratam non violabit nec violari faciet summittentem personam nec offend. aliquem clericum vel monachum vel conversum neque peregrinum neque mercatorem in avere vel in personam*».

⁸⁵ *Ibidem*, n. 407.

⁸⁶ «*Strata de Scognavarano a Sarzana usque ad districtum Avule et per aliam stratam usque ad confines Madrognani*.». Il merito di aver ricavato da questo documento tutte le notizie utili alla definizione dei percorsi stradali citati è di Gino Redoano COPPEDÉ (*La strada sulla riva sinistra* cit., pp. 177-187).

due secoli precedenti, è sul punto di crollare⁸⁷. Il colpo più duro viene dai Fieschi che, tra 1251 e 1273, creano in Lunigiana, a spese soprattutto del vescovo e dei da Vezzano, una vasta quanto effimera «signoria prerinascimentale⁸⁸», un complesso territoriale compatto che si estende dai transiti appenninici fino al mare⁸⁹. Quando il dominio dei Fieschi si frantuma, sotto i colpi del comune genovese, è quest'ultimo a ereditarne le terre, nonostante i vibrati quanto inascoltati reclami del prelado lunense. Nei medesimi anni si deteriorano anche i rapporti con gli eterni nemici, i Malaspina: i marchesi infliggono infatti gravi e numerosi danni al dominio vescovile, assorbendo e conquistando gran parte delle terre episcopali, fino a giungere, nel 1306 alla famosa pace, in cui Dante sigla la loro vittoria.

In questa situazione di estrema crisi, sale al soglio episcopale un uomo coraggioso e determinato, Enrico da Fucecchio. «Vescovo ricostruttore», come lo ha definito il Volpe, egli contrasta violentemente le ambizioni dei Fieschi, lotta con accanimento contro i Malaspina, ma soprattutto riorganizza le proprietà disperse, rivendica castelli, costruisce e ricostruisce fortificazioni, borghi, palazzi, mette sapientemente mano a tutto l'ordinamento dei pedaggi⁹⁰. Ed è proprio questo vescovo, fortemente determinato a restaurare l'autorità pubblica che gli compete, a istruire il processo di cui ora si esaminano le testimonianze.

Agli uomini di Vezzano, che pretendono di avere la giurisdizione sulla strada di Scognavarano e che qui intendono raccogliere il pedaggio e catturare i propri nemici⁹¹, il primo teste, Paganino del fu Benedetto di Santo Stefano, risponde che almeno da quarant'anni sono i funzionari del vescovo ad avere piena giurisdizione sulla strada. La dimostrazione sta nel fatto che essi la custodiscono, ne riscuotono i pedaggi, catturano i criminali, tutelano i mercanti e le loro mercanzie e, nel caso che questi ultimi siano danneggiati, si adoperano affinché il maltolto sia restituito, o dagli stessi malfattori oppure dagli uomini dei paesi vicini alla strada⁹². Sono elencati in questa testimonianza, con incredibile chiarezza, quelle che dovevano essere in prima istanza per il vescovo e in seconda per i suoi sudditi le capacità che un potere doveva essere in grado di esercitare 'sulla strada' per rivendicarne la giurisdizione. La semplice riscossione del pedaggio non sembra un elemento sufficiente a comprovare un diritto, ci vuole ben altro: la custodia del dato materiale, la strada, e il mantenimento della legge lungo il suo percorso, il che si traduce nella sicura circolazione per tutti gli utenti.

Ma Paganino non si ferma alla semplice elencazione delle prerogative esercitate dal vescovo e, a giustificazione delle sue affermazioni, porta anche il racconto di episodi precisi. Narra infatti come una volta un mercante forestiero (un *correrio straneo*) venne derubato (*spoliatus fuit*) presso Montedivalli, vicino a Bolano: in quell'occasione furono appunto gli uomini di Bolano ad essere costretti, dal vescovo e dal suo vicario, a restituire la refurtiva. Sul tema della tutela dei viaggiatori interviene anche il teste Guglielmo del fu Alamanno di Santo Stefano che racconta come una volta Vivaldo Lamberti di Vezzano derubò alcuni mercanti pisani e come, per reazione, il vescovo

⁸⁷ VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., pp. 471-534.

⁸⁸ G. PETTI BALBI, *I Fieschi e il loro territorio nella Liguria orientale*, in Atti del III convegno di studi sui ceti dirigenti della Repubblica di Genova, Genova 1983.

⁸⁹ G. NUTI, *Fieschi Alberto, Carlo, Niccolò*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, 47, rispettivamente alle pp. 425-429, 438-440, 498-503. La reazione genovese, tardiva ma efficace, che determina il crollo di questa signoria si ha proprio in relazione alla strada, con l'apertura dei passi da parte di Niccolò Fieschi all'esercito del vicario di Carlo d'Angiò, ostile alla Genova di Oberto Doria.

⁹⁰ VOLPE, *Lunigiana medievale* cit., pp 504-519;

⁹¹ *Il regesto* cit., n. 407: «*Homines de Vezano dicebant se ius habere et iurisdictionem in strata publica que est iuxta hospitale de Scognavarano et quod volebant ibidem pedagium colligere et capere suos inimicos*».

⁹² *Ibidem*: «*dicit suo iuramento quod a XL annis citra vidit quod ep. lun. et sui vicarii et officiales habuerunt et exercuerunt in dicta strata de Scognavarano specialiter omnem et plenam iurisd. in custodiendo, pedagiando, capiendes omnes delinquentes ibidem et salvando omnes mercatores et mercimonia transeuntes sive transeuncia per dictam stratam sub protectione et deffensione ipsius ep. et suorum, et restituendo, si qua ibidem ablata fuerant ab aliquis malefactoribus vel latronibus, et ea faciendo restitui a dictis malefactoribus si inveniri poterant, alioquin a comitatibus et hom. terrarum suarum de sancto Stephano et Bolano et aliis terris suis*».

organizzò una vera e propria spedizione punitiva contro i Vezzanesi, che restituirono la refurtiva⁹³. Un'altra volta il responsabile fu il *dominus* Ramondinus de Vezano che assalì mercanti stranieri togliendo loro argento e sete, per poi restituire il tutto dietro ordine del vescovo Marzucco. Il testimone dice di aver assistito di persona alla verifica che quanto era stato tolto fosse reso interamente⁹⁴. La tutela delle merci che transitavano su queste vie di comunicazione evidentemente stava particolarmente a cuore ai prelati lunensi e in particolare a Enrico da Fucecchio che - lo si ricava sempre dalla testimonianza di Guglielmo - arriva a stipulare un vero patto con i mercanti milanesi, cremonesi e generalmente lombardi, in cui si impegna a rendere sicuro ai traffici l'intero tratto di strada pubblica presente entro il suo distretto⁹⁵.

Ma il mantenimento della giustizia non si limita alla sola protezione delle merci in transito. Il teste Ugolino del fu Pelavicino di Santo Stefano racconta infatti un episodio delittuoso ben più grave, ovvero l'assassinio di un bimbo proprio nei pressi dell'ospedale di Scognavarano. Non trovandosi immediatamente il responsabile, il vescovo «punì» tutti gli uomini di Santo Stefano, tenendoli sotto inchiesta per due giorni⁹⁶.

Dopo la legge l'ordine, la custodia, gli interventi positivi sul percorso. Ugolino dice di aver lui in prima persona, su precetto dei funzionari vescovili, sorvegliato più volte la strada, sia di giorno che di notte⁹⁷. Paganino dichiara invece di aver visto restaurare materialmente le due vie che si incrociavano presso l'ospedale proprio su mandato vescovile e senza che ci fosse alcuna protesta da parte di alcuno⁹⁸. I Vezzanesi, incalza il teste Guglielmo, non si fecero mai carico di questa particolare responsabilità⁹⁹.

Da parte loro i Vezzanesi sembrano reclamare un solo diritto, quello di riscuotere il pedaggio. Alcherotto di Santo Stefano racconta infatti che una volta gli uomini di Vezzano vollero appunto raccogliere il pedaggio presso l'ospedale di Scognavarano, ma furono dissuasi dal vescovo Guglielmo¹⁰⁰; mentre in tempi più recenti è stato il vescovo Enrico a intervenire in maniera analoga¹⁰¹.

⁹³ *Ibidem*: «Vivaldus Lamberti de Vezano semel in dicta strata de Scognavarano fuit depredatus quosdam mercatores pisanos et tunc dom. ep. et eius officiales fecerunt coadunari gentem eo. et iverunt contra homines de Vezano hostiliter ad devastandum et depopulandum bona eorum predicta occasione, et sic ipsi homines de Vezano remiserunt res ablatas apus S. Stephanum et restituta fuerunt mercatoribus ipsis».

⁹⁴ *Ibidem*: «dominus Ramondinus de Vezano in dicta strata de Scognavarano spoliavit quosdam mercatores straneos argento zendatis et aliis rebus et sic dominus Marzucus, tunc lun. ep., precepit predicta restitui, alioquin diffidabat eum et alios de Vezano, propterea quod idem Ramondinus restituit et vidit ponderari idem testis argentum et alia que restituebantur in domo Iusipini de sancto Stephano».

⁹⁵ *Ibidem*: «dicit quod dom. ep. lun. ex predicto teneatur dictam stratam defendere et securare Mediolanensibus, Cremonensibus et aliis mercatoribus Lombardie transeuntibus per dictam stratam, et vidit modo instrumentum publicum inter dictum dom. ep. et dictos mercatores a Lavello superius per totam dictam stratam usque ad piastrum et tantum pl. quantum durat districtus terrarum dom. ep.».

⁹⁶ *Ibidem*: «Hoc idem dicit de quodam puero, qui inventus mortuus fuit in strata predicta, iuxta dictum hospitale de Scognavarano et, quia non fuit inventus malefactor, vicarius terrarum ipsius ep. punivit commune et hom. de S. Stephano et fuerunt duobus diebus detempti in inquirendo».

⁹⁷ *Ibidem*: «ipse testis precepto dom. ep. et eius off. cum quibusdam aliis iam fuit ad custodiam dicte strate pluries in die et in nocte».

⁹⁸ *Ibidem*: «vidit homines terrarum ep. ad mandatum ipsius dom. ep. et vicariorum terrarum ipsius ep. facere et reaptare dictam stratam a monte Rubeo usque ad Auulam et per aliam stratam usque ad rivum de Gozolo sine requisitione vel contradictione alicuius comitatus seu aliquorum hominum de Vezano».

⁹⁹ *Ibidem*: «dicit quod vicarii terrarum dom. ep. percipiebant quod quelibet communitas reaptaret et faceret dictam stratam in suo districtu sine eo quod commune et homines de Vezano facerent stratam vel reaptarent in dictis locis».

¹⁰⁰ *Ibidem*: «Et dicit quod homines de Vezano olim voluerunt pedagium colligere iuxta hospitale de Scognavarano et dom. Guilielmus lun. olim ep. fecit eos inde licentiarum et non fuerunt ausi colligere predicta».

¹⁰¹ *Ibidem*: «dom. Henricus lun. ep., qui nunc est, fecit eos modo licentiarum quod nullo modo pedagium ibi colligerent et sic recesserunt et non collegerunt post modo ibi pedagium».

Pur considerando con la dovuta cautela la evidente parzialità dell'unico testimoniale relativo al processo¹⁰², non si può non notare come esso attesti con chiarezza il comportamento tenuto nei confronti della strada dal vescovo-conte di Luni nell'arco di oltre un cinquantennio. Nel lungo documento sono nominati almeno tre prelati, Marzucco (1213-1221), Guglielmo (1227/28-1268) ed Enrico (1273-1295/96)¹⁰³, tutti determinati a ribadire la propria giurisdizione sulle vie di comunicazione che attraversavano il loro territorio e a farlo in forza della loro autorità pubblica. Non è un caso che proprio l'ultimo vescovo, particolarmente impegnato nella restaurazione delle prerogative che gli competevano, abbia voluto chiarire, con un atto giudiziario, quali dovevano essere i diritti e i doveri di un pubblico ufficiale nei confronti della rete stradale a lui affidata: la manutenzione, l'esercizio della giustizia, la tutela dei viandanti e anche, ma non soprattutto, la riscossione del pedaggio. Diritti e doveri che si sono trasformati, nell'occasione del processo, in altrettante prove a favore.

La coraggiosa riscossa di Enrico da Fucecchio ha avuto, com'è noto, un esito fallimentare. Il principato vescovile decade agli inizi del Trecento sotto i colpi dei nemici esterni e dell'endemica e mai risolta frantumazione del *comitatus* lunense. Ma, al di là dell'esito infausto, nella politica tenuta dal «vescovo ricostruttore» nei confronti della strada si legge l'atto finale di un lungo processo che ha portato i vescovi-signori di Lunigiana a diventare conti e ad acquisire quindi piena coscienza delle prerogative legate al loro titolo.

Conclusioni

La bibliografia relativa alla Lunigiana medievale è ricchissima. Tra gli studiosi che si sono dedicati in passato allo studio di questa regione si trovano sia grandi storici sia eruditi locali di alto livello: tra i primi Michele Lupo Gentile e Gioacchino Volpe, tra i secondi Giovanni Sforza, Ubaldo Mazzini, Ubaldo Formentini¹⁰⁴. La tradizione erudita locale non si è poi spenta col passare del tempo, anzi: autori come Augusto Cesare Ambrosi, Giulivo Ricci, Franco Bonatti hanno in anni più recenti arricchito di molte preziose pagine la storia della Lunigiana medievale e moderna, in un fiorire di contributi rigoglioso, anche se troppo disordinato e spezzettato¹⁰⁵. Altri studiosi, come Geo Pistarino, Mario Nobili, Giovanna Petti Balbi, Valeria Polonio, Romeo Pavoni hanno invece incentrato i loro sforzi nell'approfondimento di alcune problematiche di base (le signorie rurali, il *comitatus* vescovile, le istituzioni ecclesiastiche, l'incastellamento)¹⁰⁶. Sul fronte della ricerca archeologica si sono inoltre registrate delle interessanti scoperte, soprattutto a seguito degli scavi di Zignago e di Filattiera diretti da Tiziano Mannoni e delle ricognizioni archeologiche in Val di Vara, sempre facenti capo all'équipe dello studioso genovese, che hanno permesso di approfondire il rapporto tra popolamento e viabilità¹⁰⁷.

¹⁰² Anche se non si è conservato il testimoniale favorevole ai Vezzanesi, possiamo ben immaginare sulla base di quale prerogativa essi volessero raccogliere il pedaggio tra Santo Stefano e Sarzana. L'origine del conflitto è infatti da individuare certamente in quel diploma di Federico Barbarossa del 1175, confermato dal nipote nel 1238, che conferiva al *dominus* Guglielmo Bianco e ai suoi eredi diritto di esigere un pedaggio a S. Stefano o in qualunque altro punto della strada tra il borgo e Sarzana (MGH DD *Friedrich I*, X, 3 cit., n. 642; *Il Registrum Vetus* cit., n. 9). In proposito si legga PETTI BALBI, *I signori di Vezzano* cit., pp. 42-53.

¹⁰³ Ricavo le date dal VOLPE, *Lunigiana medievale* cit.

¹⁰⁴ C. VIOLANTE, *Tradizione storiografica lunigianese e la posizione del monastero del Tino nella storia della Lunigiana*, in *S. Venerio* cit., pp. 11-24. Per Ubaldo Formentini la definizione di 'erudito locale' non è propriamente corretta: gli si devono infatti anche importanti studi storici di carattere generale.

¹⁰⁵ Oltre ai testi già citati A.C. AMBROSI, F. CARROZZI, *Appunti per servire allo studio della viabilità medioevale nel territorio spezzino*, in *S. Venerio* cit.; F. BONATTI, *Gli ordini religiosi nella diocesi di Luni tra Duecento e Trecento*, in *Alle origini* cit., pp. 117-138; F. BONATTI, M. RATTI, *Sarzana*, Sagep - Cassa di Risparmio della Spezia, La Spezia 1991; G. RICCI, *Aulla e il suo territorio attraverso secoli. I: dalla preistoria al '400*, Aulla 1989.

¹⁰⁶ Oltre ai testi già citati V. POLONIO, *Diocesi della Spezia-Sarzana-Brugnato*, in *Liguria monastica*, Cesena 1979 (Italia benedettina II).

¹⁰⁷ T. MANNONI, G. MURIALDO, *Insedimenti fortificati tardoromani e altomedievali nell'arco alpino. L'esperienza ligure*, in "Archeologia Medievale", XVII, 1990, pp. 9-15; ID., *Insedimenti e viabilità tra Magra e Vara in base ai dati archeologici*, in "Quaderni del centro studi lunensi", 2, 1977, pp. 35-42; ID., *Vie e mezzi di comunicazione*, in "Archeologia medievale", X, 1983, pp. 213-222.

Oggi si sente fortemente il bisogno di un'opera di sintesi, che raccolga pazientemente quanto prodotto dalla miriade di scrittori locali e che lo faccia rientrare in un discorso unitario sulla storia, la società, l'economia della Lunigiana nel Medioevo, anche e soprattutto alla luce delle nuove conoscenze storiografiche che si sono venute affermando sui temi del popolamento, dell'organizzazione del territorio, del rapporto tra signoria rurale e stato cittadino. In quest'opera ideale il legame tra vie di comunicazione e potere dovrebbe costituire un capitolo importante. Il "percorso" della Francigena e delle sue innumerevoli varianti all'interno del mosaico dei poteri lunigianesi andrebbe infatti ripreso sia per quanto riguarda la determinazione geografica di tutti gli itinerari locali, principali e secondari, sia per sviluppare l'analisi economica e sociale della Lunigiana medievale così strettamente collegata, lo si è visto, con lo sfruttamento delle vie di comunicazione. Nel modo in cui le diverse realtà politiche del territorio si pongono nei confronti della strada è inoltre possibile riconoscere strategie, intenti, mentalità diverse a seconda dei tempi e dei protagonisti. In sostanza la Francigena potrebbe diventare ancora una volta un prezioso itinerario per portare il pellegrino (lo storico) sulla strada della conoscenza.

Abstract

Nella Lunigiana medievale il legame tra strada e territorio era molto forte: l'intera zona era infatti di importanza centrale nella politica delle comunicazioni e qui la Francigena seguiva un tratto particolarmente difficile e delicato, a cui erano interessati, oltre i poteri locali, anche l'Impero e le città di Genova, Pisa, Parma e Lucca. Lo studio esamina il diverso rapporto che instaurarono le autorità politiche principali e le realtà locali (il vescovo di Luni, i marchesi Malaspina, i borghi di Sarzana e Pontremoli) con la strada e cerca di rileggere, con un'ottica particolarmente attenta alla problematica delle vie di comunicazione, alcuni momenti chiave della storia lunigianese.