

Enrica Salvatori

Fosdinovo nel quadro delle gerarchie delle strade e dei poteri della Lunigiana medievale

[A stampa in *Signori e popolo di Fosdinovo nel basso medioevo* (Atti del convegno di studi storici, Fosdinovo - Castello Malaspina, 8 settembre 2002), La Spezia 2003 (= "Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze 'Giovanni Capellini'", LXXII [2002]), pp. 39-56 © dell'autrice - Distribuito in formato digitale da "Reti Medievali"]

Comprendere l'articolazione della rete stradale e il suo rapporto con gli insediamenti è, per lo studioso di storia, doveroso e rischioso a un tempo. Sul perché "doveroso" non è il caso di soffermarsi, è un concetto ovvio. Sul "rischioso" è invece il caso di spendere qualche parola di spiegazione. Nello studio della storia, viabilità e insediamenti, strade e case per parlare più semplicemente, sono dotati di una sorta di forza d'inerzia; sopravvivono, cioè, ben al di là della loro morte naturale, tendono a mantenere viva la loro funzione primaria (essere percorse ed abitate) anche quando tutto il contesto che le circonda, quello che ha dato loro il primo impulso e le ha fatte vivere nei secoli, si è attenuato fino a scomparire, oppure ha mutato completamente di carattere.

Quest'inerzia, quest'immobilità apparente della dimensione spaziale e in particolare della strada, spesso non consente allo studioso di storia di comprendere il ciclo vitale della strada stessa. Gli riesce, infatti, quasi sempre difficile datarne con una certa precisione il periodo di inizio, l'arco di vitalità, il momento della decadenza. Alcuni eruditi locali del secolo scorso, ad esempio, nell'ansia di ricercare le origini romano-liguri di molti insediamenti, hanno riempito la Lunigiana di sentieri preistorici, ponti romani, torri bizantine e arterie longobarde. In realtà pochissime strutture superstiti possono essere effettivamente datate, con sicurezza, così a ritroso¹.

¹ La bibliografia sulla Lunigiana medievale e sulle sue strade è sterminata. Segnalo in questa sede, in ordine cronologico, solo alcuni lavori tra i più importanti; per i rimanenti invito alla consultazione della *Bibliografia* in rete, curata dalla scrivente e presente all'indirizzo <http://www.humnet.unipi.it/medievistica>. G. Sforza, *La strada di Luni dal cronista Fra Salimbene*, in "Giornale Storico e Letterario della Liguria", II (1901), pp. 446-450; L. Banti, *Via Placentia-Lucam. Contributo alla guerra annibalica*, in "Atene e Roma", 15 (1932); U. Formentini, *L'abbazia di S. Salvatore di Linari e le sue strade*, in "Giornale Storico e Letterario della Liguria", n.s. IX (1933), pp. 16-20; Id., *Itinerari medioevali: Via quam Bardum dicunt*, in "Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze e Lettere 'G. Cappellini'", XIII (1933), pp. 43-47; G. Mariotti, *La strada Francesca di Monte Bardone e l'ospedale di S. Benedetto di Montelungo*, in "I quaderni della 'Giovane Montagna'", 59 (1940), p.11 e ss.; M. Giuliani, *La "strada lombarda" del Cirone nell'alta val di Magra*, in "Archivio Storico per le Province Parmensi", s. 4^a, III (1951), pp. 29-43, 53-63; A.C. Ambrosi, *Toponimi stradali nell'alta valle dell'Aulella*, in "Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze e Lettere 'G. Cappellini'", XXIV (1952), pp. 37-47; U. Formentini, *Le due "Viae Emiliae"*, in "Rivista di Studi Liguri", XIX (1953), pp. 43-74; Id., *La 'via Bothanie' tra Sarzana e Luni e l'itinerario di Sigerico*, in "Giornale Storico della Lunigiana", V (1954); M. Giuliani, *La via del Borgallo, il "pagus Vignolensis" e il "Castrum Grundule"*, in "Archivio Storico per le Province Parmensi", s. 4^a VI (1954), pp. 51-77; Id., *Il "Groppus de Tabernula" sulla via di Montebardone e l'oratorio di S. Lazzaro di Pontremoli*, in "Bollettino Ligustico", VII (1955), pp. 57-68; U. Formentini, *Strade e porti dei Sengauni, degli Antiates, dei Tigullii nella riviera di Levante*, in "Rivista di Studi Liguri", XXI (1955), pp. 99-116; Id., *"Strata Lizane"*, in "Giornale Storico della Lunigiana", n.s., VI (1955), pp. 16-21; T. Mannoni, *Insedimenti e viabilità tra Magra e Vara in base ai dati archeologici*, in "Quaderni del centro studi lunensi", 2 (1977), pp. 35-42; P. Pelù, *La via Francesca nel territorio di Massa Lunense tra i secoli XIV e XV*, Lucca, 1978; A.C. Ambrosi e F. Carrozzì, *Appunti per servire allo studio della viabilità medioevale nel territorio spezzino*, in *S. Venerio del Tino: vita religiosa e civile tra isole e terraferma in età medievale* (Lerici - La Spezia - Portovenere: 18-20 settembre 1982), La Spezia - Sarzana, Istituto internazionale di studi liguri, 1986, pp. 25-42; B. Bernabò, *Viabilità romana nella valle*, in *Val di Vara. Un grido, un Canto*, a cura di Paolo De Nevi, Sarzana, 1988; G.R. Coppedè, *La strada sulla riva sinistra del Magra da Aulla a Sarzana e oltre la sua diramazione verso occidente ed 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), La Spezia, Accademia di Scienze e Lettere 'G. Cappellini', 1988, pp. 177-259; Id., *La strada sulla riva sinistra del Magra da Aulla a Sarzana ed oltre la sua diramazione verso occidente ed il sistema viario della Lunigiana nei secoli del basso Medioevo*, in "Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze e Lettere 'G. Cappellini'", LVII-LVIII (1990); A.C. Ambrosi, *Sulla via dei pellegrini in Lunigiana e sul porto di S. Maurizio*, in *Il pellegrinaggio medievale per Roma e Santiago de Compostela. Itinerari in Val di Magra*, Aulla, Centro aullese di ricerche e studi lunigianesi, 1992; M.G. Armanini, *S. Leonardo al Frigido: un insediamento lungo il cammino della via Francigena*, in *La via francigena*, Atti della

L'altro cliché nel quale spesso cade chi studia la storia di un territorio è quello di individuare un legame biunivoco tra strada e castello, quasi che il controllo della strada sia l'unica o quanto meno la principale ragione per la quale un castello è stato costruito e ha prosperato nel tempo. Anni di intensi studi sull'incastellamento medievale delle regioni italiane, quindi anche della Lunigiana, hanno in realtà dimostrato che dietro alla costruzione di un *castrum* c'è un insieme complesso di fenomeni e di spinte e che il legame tra la fortificazione e il sistema locale dei collegamenti terrestri è tutt'altro che semplice e lineare. Tale legame non è diretto né particolarmente stringente nemmeno per il *castrum* che interessa più da vicino. Il castello di Fosdinovo-*faucenova*, come dice l'etimologia stessa del nome, sorse nei pressi di una nuova "foce", e quindi di una delle "strutture stradali" per eccellenza: un valico². Eppure nei diversi documenti che lo riguardano il fatto di essere presidio di un valico non emerge praticamente mai: non vi sono menzioni di pedaggi, né ricordi di angherie commesse su viandanti, né ancora attestazioni di "servizi" prestati dai rustici ai signori per il mantenimento della foce e delle strade che vi convergevano. Il rapporto tra *castrum* e *fauce*, quindi, è per Fosdinovo meno scontato di quanto non si possa pensare.

1. *Faucenova: un nuovo valico*

Di questo rapporto complesso o quanto meno ancora da mettere pienamente in luce se n'era già accorto Gino Coppedé che, nel suo importante lavoro sulla "Strada sulla riva sinistra del Magra", propone su Fosdinovo una teoria senz'altro accattivante e all'apparenza anche piuttosto convincente³.

Per Coppedé gli atti del Codice Pelavicino ci danno notizia di due vie medievali risalenti dalla piana di Luni verso lo spartiacque che divide il mare dal bacino dell'Aulella⁴. La prima, altomedievale, dalla pianura costiera nei pressi di Luni saliva lungo la propaggine del Monte Bastione, lungo il crinale di divisione delle valli del Parmignola e del Bettigna, toccava Marciano e rasentava Vallecchia e passando dalla foce di Montorbulo discendeva verso i centri abitati della valle interna dell'Aulella (Pulica, Tendola, San Terenzo). La seconda strada invece era quella passante per Fosdinovo: saliva al monte alle spalle di Sarzana e raggiungeva la "foce nuova" passando attraverso le valli dei torrenti Carcandola, Rodepilo e Isolone. Da Fosdinovo la via superava lo spartiacque tramite la foce nuova che aveva sostituito il passo, inteso allora come vecchio, di Montorbulo; dal valico di Fosdinovo la strada scendeva poi verso la valle dell'Aulella e poi risaliva per il passo del Cerreto.

giornata di studi "La via francigena dalla Toscana a Sarzana attraverso il territorio di Massa Carrara: luoghi, figure e fatti" (Massa: 5 maggio 1996), Modena-Massa, Aedes Muratoriana, 1997, pp. 117-129; F. Baroni, *Rapporti e collegamenti medievali attraverso il passo di Tea*, in *La Garfagnana dall'epoca comunale all'avvento degli Estensi*, Atti del convegno (Castelnuovo Garfagnana: 13-14 settembre 1997), Modena: 1998; Id., *La via della montagna Lucca-Luni*, in "Cronaca e Storia di Val di Magra", XXVIII-XXIX (1999), pp. 27-44; Id., *Viabilità di montagna e politica stradale nel medioevo in Lunigiana, Garfagnana e Appennino emiliano*, in *L'abbazia di Linari tra Lunigiana ed Emilia*, Atti del convegno (Ramiseto: 20-21 agosto 2000), Felina: 2000, pp. 13-21; R. Ricci, *Dinamiche civili e religiose tra i due crinali. Viabilità, signorie territoriali, presenze ecclesiastiche e flussi economici nel medioevo centrale (XI-XIII secolo)*, in *L'Appennino: un crinale che univa ed unirà?*, Atti del convegno (Castelnuovo ne' Monti: 4 ottobre 1998), Castelnuovo ne' Monti: 1999; J.A. Quirós Castillo (a cura di), *L'ospedale di Tea e l'archeologia delle strade nella Valle del Serchio*, Casola, Comunità Montana della Garfagnana - Istituto di Storia della Cultura Materiale, 2000; E. Salvatori, *La Francigena nella Lunigiana medievale: una strada da percorrere?*, in *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo*, a cura di R. Greci, Bologna, CLUEB 2001, pp. 177-203.

² Sull'uso del termine foce con questa accezione si legga G.R. Coppedé, *L'uso anomalo del termine "foce" nella Liguria orientale e nella Toscana occidentale tra il medioevo e l'età contemporanea*, Genova, Bozzi, 1987. Sulla storia di Fosdinovo e le diverse (sovente fantasiose) ipotesi sull'etimologia del toponimo si veda G.B. Bianchi, *Fosdinovo. I suoi signori ed i suoi marchesi*, Massa-Carrara, Tipografia dell'Amministrazione Provinciale di Massa-Carrara, 1986.

³ G.R. Coppedé, *La strada sulla riva sinistra del Magra ecc.*, cit., pp. 206-210. Per l'individuazione dei toponimi qui e di seguito citati si veda la tavola n. 1.

⁴ M.L. Gentile (a cura di), *Il regesto del codice Pelavicino*, in "Atti della Società Ligure di Storia Patria", XLIV (1912), da ora in avanti abbreviato in CP.

Secondo Coppedé “questo cambiamento di uso di valichi e vie denunciava che in quei tempi era avvenuto un mutamento nelle comunicazioni salienti alla montagna dal piano di Luni a favore della parte occidentale rispetto a quella orientale. Questo mutamento era dovuto prima al declino e poi alla scomparsa della città di Luni e nel frattempo al sorgere e allo sviluppo di Sarzana”⁵.

In sostanza, Coppedé ha visto nella fondazione - se si può usare questo termine - del nuovo valico la traccia di un mutamento macroscopico avvenuto nella viabilità della Lunigiana, tra alto e basso medioevo. Nell'alto medioevo, essendo Luni una città ancora fiorente e importante, veniva utilizzata la strada orientale per il collegamento montano tra Luni stessa e la media valle dell'Aulella. In seguito, col decadere della colonia e lo sviluppo del borgo di Sarzana, si creò un percorso nuovo, una nuova foce, un nuovo passaggio, che col tempo prevalse sul primo.

Si tratta, come si vede, di una teoria non banale e certamente assai suggestiva e allettante, specialmente se si guarda la cartina geografica con gli occhi condizionati dalla situazione attuale e dalla consapevolezza del diverso destino di Luni e di Sarzana. Purtroppo la teoria convince meno se si analizzano in maniera spassionata i documenti, vagliando attentamente le date e le presunte prove dell'antichità di determinati percorsi.

Fosdinovo è attestato la prima volta come *castrum* nel 1084, quando Luni, benché in decadenza, era ancora lontana dall'essere una città abbandonata e, dall'altra parte, il *burgum* di Sarzana non era ancora diventato un grande polo di attrazione⁶. Non solo: sia per l'XI che il XII secolo il vescovo di Luni cercò con alterne fortune di detenere uno stretto controllo sulle pendici del monte Bastione e soprattutto di mantenerci una popolazione stabile e organizzata. Possiamo ricordare, a questo proposito, la lite del 1070 con Uberto di Buggiano per il poggio di Volpigione oppure l'incastellamento di Monteleone promosso dal vescovo nel 1096⁷. Tra le motivazioni che spinsero il presule a promuovere quest'ultima iniziativa vi fu, senza alcun dubbio, quella di creare un centro abitato nuovo e popoloso proprio sulla strada che si vorrebbe, a quest'epoca, ormai vecchia e in via di smantellamento. Per il secolo seguente si registra poi il contrasto del vescovo con in *domini* di Fosdinovo a tutto favore delle diverse comunità della zona orientale: Vallecchia, Caprognano, Marciano⁸. Che il prelado le sostenesse per contrastare l'espansionismo dei signori di Fosdinovo è indubbio, ma è altrettanto vero che, così agendo, egli continuò a manifestare tutto il suo interesse per quest'area della Lunigiana, dove seguirono a prosperare diversi insediamenti fino alla fondazione dello stesso Castelnuovo⁹.

Tirando le fila si può dire che, a fronte di un silenzio pressoché assoluto della documentazione sulla rete viaria lunigianese altomedievale, gli atti del Codice Pelavicino attestano non un mutamento di viabilità in questa porzione della Lunigiana, ma anzi la coesistenza, o meglio la convivenza - dato che stiamo parlando della vita delle strade - di entrambi i percorsi, quello occidentale e quello orientale, che dalla marina superavano il crinale montuoso per raggiungere la media valle dell'Aulella, senza che, almeno fino a tutto il XIII secolo, si possa nettamente individuare la prevalenza di un itinerario sull'altro.

⁵ G.R. Coppedé, *La strada sulla riva sinistra del Magra ecc.*, cit., p. 208.

⁶ Per la prima attestazione di Fosdinovo vale ancora quanto individuato dal Formentini nell'Archivio Capitolare di Lucca (cfr. U. Formentini, *Per la storia premalaspina di Fosdinovo*, in “Giornale Storico della Lunigiana”, n.s., I (1950), pp. 3-7; il documento è pubblicato in regesto da P. Guidi e O. Parenti (a cura di), *Regesto del Capitolo di Lucca*, Roma, Loescher, 1910, 4 voll., II, 473). Per la storia di Sarzana si legga F. Bonatti e M. Ratti, *Sarzana*, Genova, Sagep - Cassa di Risparmio della Spezia, 1991.

⁷ CP nn. 324, 267. Sulle relazioni tra i da Buggiano e il vescovo di Luni si veda; M. Nobili, *I signori di Buggiano in Lunigiana*, in *Signori e feudatari nella Valdinievole dal X al XII secolo*, Atti del convegno (Buggiano Castello: giugno 1991), Buggiano, 1992, pp. 133-155

⁸ CP nn. 325, 507, 269.

⁹ M. Ferrari, *Il Comune di Castelnuovo di Magra durante la dominazione vescovile*, in “Giornale Storico della Lunigiana”, VII (1915), pp. 3-36; G. Rossini, *Il castello dei vescovi di Luni a Castelnuovo Magra*, in “Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze e Lettere ‘G. Cappellini’”, LX-LXI (1990), pp. 3-45.

2. Incastellamento e viabilità

A questo punto, però, se si condivide quanto finora esposto, rimane totalmente aperto il problema della *fauce nova*, ossia del perché in un non ben precisato momento anteriore al 1084 si decise di adibire al transito e di proteggere con una fortificazione un nuovo valico montano, vicino a quello già utilizzato di Montorbulo.

A tale domanda, come si può ben comprendere, non è facile replicare una risposta certa. Quello che cercherò di fare, sinteticamente, è di ricostruire il quadro complessivo del popolamento, dei poteri e delle strade di questa porzione della Lunigiana tra XI e XIII secolo, per vedere se è possibile individuare i tempi e le ragioni che diedero il via alla costruzione di questo *castrum*. E farlo significa entrare nel cuore stesso del grande tema dell'incastellamento in Lunigiana.

In un famoso saggio del 1983 Aldo Settia ha sostenuto che la prima fase dell'incastellamento lunigianese - specialmente quello di matrice vescovile - non seguì una precisa strategia territoriale. Ossia l'insieme dei castelli attestati dal famoso diploma di Ottone I del 963 non costituì, come era stato detto in precedenza, una corona difensiva attorno ai possedimenti vescovili, né privilegiò luoghi di particolare importanza dal punto di vista stradale. Secondo Settia questa prima fase, non particolarmente intensa, di incastellamento seguirebbe invece logiche territoriali strettamente localistiche, limitate cioè negli scopi, frutto di una disponibilità di controllo spaziale assai limitata¹⁰.

Tutto un altro discorso si aprì dalla metà circa del secolo XI, quando la spinta alla fortificazione di poggi, corti e villaggi e al consolidamento delle strutture già esistenti si fece potente. Questa fase, ben descritta da Mario Nobili, vide il prelado stringere precisi patti di incastellamento con i principali esponenti di famiglie signorili provenienti dalle diocesi circostanti e aventi ingenti proprietà ai margini del territorio lunense. Ciò gli consentì da un lato di trovare le risorse economiche necessarie alla costruzione dei fortificati, dall'altro di costruirsi una nutrita corte di *fideles* da contrapporre, se necessario, alle famiglie ostili, i marchesi Malaspina o i signori di Vezzano¹¹.

In questa seconda e intensa fase di incastellamento possiamo notare l'esistenza, almeno *in nuce*, di una precisa strategia politico-territoriale, che investiva un ambito più vasto dei singoli distretti castrensi.

Riassumo brevemente i momenti salienti di questo periodo:

¹⁰ 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, Centro Aullese di ricerche e studi lunigianesi, 1986, pp. 119-132. Il diploma ottoniano è in CP n. 18 e in *Die Urkunden Konrad I. Heinrich I. und Otto I. (Conradi I, Enrici I et Ottonis I. Diplomata)*, in *Monumenta Germaniae Historica, Diplomata regum et imperatorum Germaniae*, 1, a cura di Th. Sickel, Hannoverae, 1879, n. 363. I castelli attestati nel documento sono Ameglia, Sarzana, Sant'Andrea di Montedivalli, Ceparana, Vezzano e Trebiano. Personalmente ritengo che la tesi di Settia sia solo parzialmente condivisibile: mentre è evidente che i castelli non potessero costituire nessuna "corona difensiva" attorno alle proprietà vescovili, data la frammentazione e la dispersione di queste ultime, non escluderei totalmente l'esistenza di una relazione tra la fondazione dei *castra* e la vicinanza stretta a una delle maggiori vie di comunicazione d'Europa. Come si può vedere dalla tavola n. 2 le cinque fortificazioni si dispongono infatti lungo il tratto finale del Magra e quindi anche lungo il parallelo percorso della Francigena. Il castello di Ceparana andava poi a proteggere non solo un mercato, ma anche il principale snodo stradale tra le valli di Magra e di Vara. Quello che è da escludere è probabilmente l'esistenza già a questa data, di un intento egemonico recondito, da parte del vescovo, sull'intera bassa Lunigiana e sulle strade che la attraversavano.

¹¹ 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), Pisa, Pacini, 1982, pp. 233-265; Id., *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, Accademia di Scienze e Lettere 'G. Cappellini', 1988, pp. 63-90; Id., *Isignori di Buggiano in Lunigiana*, cit.; Id., *Le signorie territoriali degli Obertenghi in Lunigiana*, in *La signoria rurale nel medioevo italiano*, I, a cura di A. Spicciani e C. Violante (Pisa: 23-25 marzo 1995), Pisa, ETS, 1997, pp. 19-37; Id., *Il termine capitanei in due documenti lunigianesi degli inizi dei secoli XII e XIII*, in *La vassallità maggiore nel Regno Italico: l'ordo feudale dei capitanei (secoli XI-XII)*, a cura di A. Castagnetti, Atti del convegno (Verona: 4-6 novembre 1999), Verona, Viella, 2001, pp. 285-299.

- 1) al 1055 circa risale l'accordo tra il vescovo Guido e Rodolfo di Casola per la costruzione del castello di Soliera¹²;
 - 2) sempre nel 1055 Enrico II definì la causa tra il vescovo Guido e Gandolfo di Lucca per il possesso della terza parte del castello Aghinolfi (Montignoso)¹³;
 - 3) nel 1066 Guitermo di Regnano donò al vescovado di Luni il castello di Regnano con numerose pertinenze nell'alta Valle Aulella e nella valle della Tassonara¹⁴. Tra le diverse proprietà elencate nella donazione si trovano anche *casas et res (...) in Teira*, ossia Tea, sullo spartiacque tra Lunigiana e Garfagnana.
 - 4) Nel 1070 Uberto di Buggiano promise al vescovo Guido di non incastellare il poggio di Volpiglione senza una sua licenza: il permesso fu poi accordato o la promessa disattesa perché il luogo risulta in seguito fortificato¹⁵.
 - 5) Nel 1096 si ha infine la stipulazione di un patto tra vescovo Filippo e tutti coloro che - risiedendo a Marciano e nelle località vicine - avessero deciso di trasferirsi nel castello di Monteleone, prossimo al monte Bastione e al già citato poggio di Volpiglione¹⁶.
- A questi nuovi castelli dobbiamo poi aggiungere una serie di proprietà che il presule e i canonici della cattedrale di Luni acquisirono sempre nella zona di interesse:
- 6) nel 1078 Peregrino da Burcione vendette al vescovo Guido beni, case, castelli e larghi appezzamenti di terreno nella corte di Soliera, a Moncigoli, Bardine e Falcinello¹⁷.
 - 7) Nel 1085 il marchese Alberto Rufo, confermando ai canonici della cattedrale la donazione della corte di Camisano, donò loro altri beni in Ceserano, Carpineti, Vallecchia, Castelpoggio, Gorfigliano e Acciliano¹⁸.

Si tratta, sia nel caso delle acquisizioni o fondazioni di castelli, sia in quello dell'incameramento di più o meno ampi appezzamenti di terreno, di beni posti tutti in un ambito circoscritto della Lunigiana meridionale. E se si guarda a queste progressive acquisizioni dal punto di vista della concentrazione topografica delle proprietà, emerge chiara l'esistenza di un preciso disegno di dominio: in maniera in un certo senso analoga alle strategie patrimoniali seguite in quello stesso momento dalle grandi famiglie marchionali e comitali del *Regnum*, che cercarono di concentrare domini allodiali e feudali in ambiti limitati rispetto alle circoscrizioni amministrative, ma al loro interno relativamente compatti¹⁹, così anche il vescovo di Luni in questo periodo si mosse in modo da accentrare le proprie acquisizioni in un territorio limitato rispetto all'intera diocesi, caratterizzato però da una presenza patrimoniale rilevante e da un forte controllo militare.

Nel farlo non trascurò ovviamente di estendere la sua influenza anche sui punti chiave della rete di comunicazioni stradale che serviva il territorio in questione. Soliera in primo luogo, punto di incontro delle due principali arterie lunigianesi dopo la Francigena: la strada che collegava la Francigena stessa al passo del Cerreto, e quindi all'Emilia, e la via di collegamento montana tra Lunigiana e Garfagnana, quindi tra Lucca e Pontremoli. In secondo luogo Regnano e con esso Tea, l'ospedale di passo di Tea. Non nominato esplicitamente dal documento del 1066, ma esistente all'epoca o comunque in via di costruzione - come hanno appurato i recenti scavi archeologici -

¹² CP n. 31.

¹³ CP n. 296. Si veda M. Nobili, *Il castello Aghinolfi nella più antica documentazione*, in "Giornale Storico della Lunigiana e del territorio lucense", XXXV-XXXVI (1984-1985), pp. 179-184.

¹⁴ CP n. 30.

¹⁵ CP n. 324, 304.

¹⁶ CP n. 267. Per l'ubicazione di Monteleone e di Volpiglione si veda la tavola n. 1 e si legga N. Gallo, G. Marselli, *Caratteri e aspetti tecnici di alcuni impianti fortificati in area lunense tra altomedioevo e medioevo*, in "Giornale Storico della Lunigiana e del territorio lucense", n. s., XL (1989), pp. 109-122.

¹⁷ CP n. 225.

¹⁸ CP n. 223. La corte di Camisano si trovava sulla riva sinistra del Magra, presso Ameglia; per l'ubicazione delle altre località si vedano le tavole n. 1 e 2. Molte delle terre elencate nell'atto non sono tuttavia ubicate con precisione.

¹⁹ G. Sergi, *La feodalizzazione delle circoscrizioni pubbliche nel regno italico*, in *Structures féodales et féodalisme dans l'Occident méditerranéen (Xe-XIII^e siècle). Bilan et perspectives de recherche*, a cura di G. Duby e P. Toubert, Roma, 1980, pp. 251-261, ora rielaborato e confluito in Id., *I confini del potere. Marche e signorie fra due regni medievali*, Torino, 1995.

l'ospedale di San Nicolao di Tea era situato su un altopiano sopra l'abitato di Regnano, nel punto di valico tra la valle del Serchio e quella dell'Aulella, nel luogo di passaggio privilegiato da chi voleva effettuare il tragitto da Lucca a Parma senza scendere in pianura²⁰.

Infine, abbiamo le diverse iniziative intraprese sul versante marittimo: il castello Aghinolfi, Volpigione, Monteleone. Ragionando dal punto di vista squisitamente stradale qui sono ravvisabili due intenti: il primo quello di controllare il tratto a mare della Francigena, o meglio di evitare che il potere di controllo si concentrasse nelle mani di altri, di chiunque cioè fosse riuscito a fortificare le alture prospicienti la Romea. Il secondo riguarda invece le strade minori di collegamento, che tagliavano lo spartiacque e che consentivano di mettere in comunicazione con itinerari di crinale Luni, Sarzana, Soliera, Castelpoggio, Pontremoli e quindi il mare con l'Emilia, la Garfagnana con il Parmense.

Oltre alla concentrazione dei luoghi, a mio avviso molto significativa, non si deve dimenticare la vicinanza delle date, tutte racchiuse per lo più nella seconda metà dell'XI secolo. Ad esse se ne possono aggiungere altre tre:

Risale al 1081 il noto privilegio che l'imperatore Enrico IV concesse ai lucchesi, garantendo ai mercanti di quella città la libertà da ogni tassa di mercato sulla strada da Pavia a Roma²¹. Cinquant'anni più tardi Lotario III, nel confermare il precedente diploma, si preoccupò di garantire ai lucchesi il libero transito sui tratti lunigianesi di quel percorso, vietando a chiunque di molestarli sul tratto Luni-Lucca o di deviarli su altre strade²². È del 1084 infine la prima attestazione del castello di Fosdinovo, a mio avviso non molto distante dalla data di costruzione del castello stesso²³.

Tra la metà dell'XI e la metà del secolo seguente si aprì, dunque, come testimoniano i diplomi imperiali appena citati, un periodo chiave per la storia del commercio e dei trasporti di tutta l'Italia centro settentrionale e in particolare della Toscana. Le potenze marinare pisana e genovese allargarono potentemente il loro raggio di influenza sul Mediterraneo occidentale e le strade maggiori e minori della penisola cominciano a essere intensamente trafficate, non solo da monaci itineranti, da eserciti o da delegazioni diplomatiche, ma anche da frotte di pellegrini e soprattutto da carovane di mercanti²⁴. In questa zona specialmente mercanti lucchesi. I cento anni a cavallo dei secoli XI e XII rappresentano, infatti, un periodo di grande rilevanza per la storia del sistema stradale lucchese: in questo lasso di tempo furono fondate le infrastrutture stradali che formavano i capisaldi della rete di comunicazione locale, gli ospedali, i ponti, i castelli a controllo dei valichi sulle strade a lunga percorrenza più importanti del territorio²⁵.

Le scelte del vescovo di Luni, come quelle delle diverse famiglie signorili della Lunigiana (non a caso sovente di origine lucchese), come la stessa costruzione del *castrum* di *Fauce nova* devono

²⁰ J.A. Quirós Castillo, *Op. cit.*

²¹ *Die Urkunden Henrichs IV (Enrici IV. Diplomata)*, in *Monumenta Germaniae Historica Diplomata regum et imperatorum*, herausgegeben von D. Gladiss e A. Gawklik, Weimar-Hannoverae, 1953, VI, n. 334.

²² *Die Urkunden Lothars III. (Lotharii III. Diplomata nec non et Richenzae imperatricis placita)*, in *Monumenta Germaniae Historica Diplomata regum et imperatorum Germaniae*, herausgegeben von E. von Ottenthal e H. Hirsch, 2^a, Berlin, Weidmannsche Verlagsbuchhandlung, 1957, VIII, n. 47: *Perdonavimus etiam illis, ut nemo deinceps aliquod fodrum ab illis exigat 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 aut aliquam iniuriam eis inferre vel depredatione facere aut eis aliquo modo hoc interdicerere presumat. Precipimus etiam ut, si qui negotiatores venerint per stratam a Luna usque Lucam, nullus homo eos venire interdicat vel alio conducat sive a strata eos retorqueat, sed secure usque [Lucam] veniant omnium contradictione remota.*

²³ *Supra*, nota 6.

²⁴ Interessanti interventi sulla storia della viabilità tra Emilia, Liguria e Toscana si trovano nei volumi *Itinerari medievali e identità europea*, Atti del congresso internazionale (Parma: 27-28 febbraio 1998), a cura di R. Greci, Bologna, CLUEB, 1999; *Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, Atti dei convegni di Parma e Castell'Arquato, novembre 1997, a cura di R. Greci, Bologna, CLUEB, 2000; *Studi sull'Emilia occidentale nel Medioevo*, cit.

²⁵ J.A. Quirós Castillo, *Op. cit.*

essere quindi viste anche come effetto della rinnovata vitalità del commercio e della viabilità maggiore e minore. A partire dall'XI secolo, Lucca si impegnò in una costante opera di pacificatrice per i poteri lunigianesi, proponendosi e imponendosi come arbitro e giudice delle parti in lotta. Suo scopo precipuo era quello di assicurarsi, mantenendo la concordia, la libertà di transito non solo sul tratto lunigianese della Francigena, ma anche sui diversi percorsi alternativi, sui valichi montani dove protervi signori tendevano (come suggerisce il diploma di Lotario III) a “deviare” o ad attirare i convogli. L'iniziativa di fortificare un nuovo valico, quello di Fosdinovo, avvenne quindi, a mio avviso, in un periodo e in un contesto preciso: quello in cui ripresero potentemente vita vecchi percorsi e ne nacquero di nuovi, magari in concorrenza con altri già usati (si legga Montorbulo) ma (per ragioni che a noi sfuggono) non governabili con un presidio di tipo militare.

Di chi sia stata l'iniziativa di questo incastellamento non lo sapremo forse mai. Com'è noto le prime attestazioni di Fosdinovo sono quanto mai sporadiche. Si passa, infatti, dalla prima menzione del *castrum* del 1084 alla testimonianza di Gaforio di Fosdinovo, come *sostenitore* del vescovo nella lite giudiziaria del 1124, ben quarant'anni più tardi²⁶. In quale modo questo legame sia nato e maturato non ci è dato di saperlo. Non sappiamo cioè se l'incastellamento della “foce nuova” sia derivato, come nel caso di Soliera, dallo sforzo congiunto delle forze vescovili e signorili, o se invece sia stato un atto del tutto autonomo, promosso dai futuri *domini* anche in concorrenza con la presenza vescovile sul territorio e sulle strade. Personalmente propendo per quest'ultima ipotesi. Due sono a mio avviso gli indizi corroboranti:

a) il tentativo del vescovo di incastellare nel 1096 Monteleone, estremamente vicino all'area di pertinenza del *castrum* Fosdinovo;

b) il fatto che nei documenti successivi, che testimoniano lo scontro tra il vescovo e i signori di Fosdinovo, l'unico atto di investitura a cui si fa costantemente riferimento è quello che legò il vescovo Gotifredo a Gaforio di Fosdinovo nel secondo quarto del XII secolo²⁷. Il vescovo Gotifredo salì in carica nel 1129, la prima attestazione di Gaforio come sostenitore del presule è del 1124: sembra quindi plausibile che l'avvicinamento dei *domini* di Fosdinovo alla chiesa di Luni si sia compiuto proprio in quel ristretto lasso di tempo, quando il vescovo aveva bisogno di legare a sé una consistente corte di *fideles* da contrapporre agli ostili Malaspina²⁸.

Questo è il contesto, del tutto ipotetico, in cui forse si promosse l'incastellamento della nuova foce. Tuttavia, se pure la rinata vitalità del commercio e dei traffici influenzò i futuri *domini* nella scelta del luogo da incastellare, il valico fu solo una delle ragioni che promossero la nascita del *castrum* e ne favorirono la vitalità nei secoli seguenti. Anzi, il “successo” di Fosdinovo come fortificazione e come insediamento derivò da un insieme complesso di fattori, al cui interno la strada giocò un ruolo certo minoritario. Non a caso i vicini castelli di Monteleone e di Volpiglione, anch'essi sorti su una strada e comunque nei pressi dell'arteria medievale per eccellenza, la Francigena, non ebbero il medesimo destino: non hanno lasciato traccia materiale di sé e di essi rimangono ben poche testimonianze documentarie. Per loro la strada non ha significato assolutamente sopravvivenza.

3. Non solo strada

Tiziano Mannoni distingue nel territorio medievale tre diverse tipologie di strade in diretta relazione con le loro funzioni: “vie di transito che uniscono due centri maggiori, uno dei quali, o

²⁶ CP n. 50. Si deve notare che in questo documento, dove i consoli di Lucca giudicarono la questione vertente tra il vescovo di Luni Andrea e i marchesi Malaspina e Guglielmo Francigena (Massa-Corsica) sul possesso del monte Capriano, Gaforio di Fosdinovo è elencato tra i testimoni a favore del vescovo; costoro non sono però indicati come suoi *fideles*.

²⁷ (...) *excepto prato et castagneto, quod dedit episcopus Gotifredus Gaforio* in CP n. 325 (1178 ottobre); (...) *excepto prato de Montorbulo et castagneto quod ab episcopo Gotifredo quondam Gaforo de Faucenova fuit concessum* in CP n. 507 (1181 marzo 7).

²⁸ Siamo all'interno di quella strategia, ben messa in luce dal Nobili in cui il vescovo cerca tenere al suo fianco, con lo strumento feudale, la variegata presenza signorile della lunigiana (si veda supra, la nota 11).

entrambi, non compresi nel territorio stesso; vie di collegamento tra centri minori interni al territorio, o fra essi e le vie di transito principali; vie di servizio che uniscono i centri maggiori o minori ad insediamenti sparsi, o ad usi del suolo”²⁹. È a queste ultime due categorie che appartenevano le strade che collegavano fra loro gli insediamenti di mezza costa e di crinale nella porzione sudorientale della Lunigiana medievale: *trait d'union* tra la Francigena e la via del Cerreto, ma del tutto subalterne rispetto a queste due arterie l'una di valenza internazionale e l'altra interregionale.

È un dato, questo della subalternità e dell'importanza relativa della rete viaria locale, che i documenti attestano con chiarezza. Nelle diverse liti che punteggiano il secolo XII relative all'incastellamento e al popolamento di queste alture, infatti, la questione stradale non emerge mai a chiare lettere, anzi rimane decisamente sullo sfondo, sopravanzata da una motivazione ben più forte: la gestione delle risorse umane ed economiche del territorio.

“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”³⁰. Il prezioso suggerimento torna utile anche per il problema che stiamo affrontando. Ci dobbiamo infatti chiedere quale fosse il valore economico delle strade che si snodavano in questa porzione di territorio e fino a che punto il loro controllo fosse importante per le popolazioni che ne usufruivano. In sostanza dobbiamo scoprire, se possibile, quale fosse l'effettivo rapporto tra la rete delle comunicazioni interne alla Lunigiana meridionale e i poteri che su di essa insistevano: i signori, il vescovo, le comunità.

Innanzitutto diciamo subito che Fosdinovo e il suo territorio non comprendevano punti di pedaggio: questo risulta palese dalle famose inchieste che promosse il vescovo Enrico da Fucecchio negli anni '70 del Duecento al fine di restaurare il patrimonio danneggiato della diocesi: tra esse troviamo l'*inquisitio* sul diritto di ripatico e sul pedaggio del porto di San Maurizio, quella sul pedaggio da raccogliersi a Santo Stefano Magra e a Caprigliola e poi quella sul dazio che si incamerava ad Avenza³¹. Le indagini operate su Fosdinovo, Pulica, S. Terenzo, Ponzanello, Falcinello e Brina restituiscono invece solo una serie di diritti di proprietà e di giurisdizione su terre e castelli³²; la strada non è mai menzionata e non è certo un caso. La via che da Sarzana saliva a Fosdinovo per poi scendere verso l'Aulella non era obbligata; i percorsi alternativi erano, al contrario, diversi e articolati. Due vie, che tagliavano trasversalmente il territorio e che forse erano ancora più importanti di quelle salienti, sono ben visibili in una mappa del 1650 (si veda la tavola n. 3)³³. Qui viene rappresentata la “strada romana” di pianura che attraversava Sarzana

²⁹ T. Mannoni, *Vie e mezzi di comunicazione*, in “Archeologia Medievale”, X, 1983, pp. 213-222, in particolare p. 214. La documentazione medievale offre poi un'articolata terminologia relativa alle strade, legata per lo più alla funzione 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*, Bologna, Clueb, 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

³⁰ G. Sergi, *Sulle strade del potere. Monasteri e paesaggio politico*, in Id., *L'aristocrazia della preghiera. Politica e scelte religiose nel medioevo italiano*, Roma, Donzelli, 1994, pp. 31-54, in particolare p. 31. Si veda anche Id., *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli, Laterza, 1981.

³¹ CP addenda nn. 2, 6, 7, 8.

³² CP addenda n. 10 (1273): *Nos Henricus, misericordia divina Lunensis episcopus, inquisitionem fecimus et fieri fecimus a maioribus et antiquioribus hominibus episcopii nostri de consuetudinibus et iuribus castaldionum, scariorum et saltariorum omnium castrorum et villarum episcopii nostri Lunensis. In primis invenimus quod castaldio de castro Sarzane debet suum officium exercere in burgo Sarzane et territorio ipsius et in castro Sarzane et in eius territorio et in Fosdenova, postea curia ipsius Pulica, Sancto Terentio, Ponzanello et eius districtu, Falcinello et Brina et eorum districtibus et territoriis; in quibus omnibus debet facere colligi fictum et alios redditus et proventus curie Lunensis, et facere deferri ad castrum Sarzane vel ad aliud locum, iuxta voluntatem domini episcopi, et debet habere ab episcopo victum et vestitum (...).*

³³ *Pianta del marchesato di Fosdinovo e Gragnola*, riprodotta da N. Gallo, *Cartografia storica e territorio della Lunigiana centro orientale*, Sarzana, 1993, p. 101 tav. 30). Vi sono segnalate, sebbene in maniera meno netta rispetto

(ossia la Francigena) e la via di crinale passante per Castelpoggio, dove esisteva nel medioevo l'ospedale di monte Forca³⁴. Dopo l'ospedale, la strada prendeva due diramazioni: una percorreva il crinale fino a Pontremoli, l'altra conduceva attraverso la valle del Bardine. In aggiunta poteva essere utilizzata anche la strada che dalla Romea risaliva in parte il torrente Calcandola a nord di Sarzana, si arrampicava verso il territorio di Carignano per la "costa dei Cerri" fino a raggiungere Ponzanello e da qui innestarsi sulla strada per Soliera.

Articolate e ramificate come sentieri di montagna, le strade del distretto di Fosdinovo e del territorio confinante non erano quindi adatte ad essere utilizzate per l'esazione di diritti di passaggio. Ma quale era allora la loro funzione primaria? Vi era qualcuno che ne aveva ufficialmente il controllo, la gestione o la responsabilità della manutenzione? Da quanto emerge dai documenti medievali quel qualcuno, se c'era, non era identificabile nelle famiglie signorili del territorio.

Quando nel 1168 i signori di Buggiano cedettero al vescovo Raimondo il *castrum* di Volpiglione ricevendolo poi indietro come feudo, i neovassalli non fecero alcuna promessa al loro signore riguardo alla strada. Ben altri impegni venivano enumerati allo scopo di limitare il proprio raggio d'azione: quelli di non sottrarre al vescovo contadini, coloni, livellari e piccoli proprietari sottoposti alla sua giurisdizione. Il controllo della popolazione e della forza lavoro: questo era il vero oggetto del contendere³⁵.

Ancora più chiaro è il documento che ci attesta la lite tra i signori di Fosdinovo e il vescovo per i servizi dovuti dagli uomini di Pulica nel 1186. Costoro, sottoposti alla giurisdizione dei signori e riluttanti ad accettarne le imposizioni, erano chiamati a contribuire materialmente alla manutenzione delle mura di Fosdinovo. L'elenco dei servizi loro richiesti è estremamente dettagliato in modo da non lasciare spazio ad eventuali soprusi da parte degli stessi *domini*: gli uomini di Pulica dovevano impiantare pali, sistemare siepi, mettere in opera ceppi, assi e legname, allestire bertesche e belfredi. Come si può notare, non vi è alcun riferimento a pedaggi o a lavori di manutenzione della strada che collegava Pulica a Fosdinovo³⁶. Assente ogni riferimento a oneri riguardanti la manutenzione stradale la si può sottolineare anche nell'atto di fondazione del castello di Montale, redatto dai signori di Fosdinovo e da Bernardino d'Erberia nel 1202, e negli accordi per il controllo dei castelli di San Terenzo (1211) e di Monte Gianni (1228-1231)³⁷.

Si tratta di testimonianze tutte estremamente interessanti per la storia del popolamento nella Lunigiana medievale, non ancora pienamente valutate nel loro complesso. Sono documenti, infatti, che attestano la moltiplicazione di iniziative di incastellamento nel breve arco di poche decine d'anni e all'interno un fazzoletto di terra aspro e boscoso, facente inoltre parte di un medesimo "distretto" signorile³⁸. Rimandando a una ricerca più approfondita l'analisi di un simile

ai percorsi trasversali, anche le strade salienti dalla Francigena: sia quella che toccava Fosdinovo, sia quella di Castelnuovo.

³⁴ 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: Istituto Internazionale di Studi Liguri, 2001, pp. 189-222, in particolare si veda l'appendice; M.N. Conti, *Degli ospedali di Monte Forca e 'in capite paludis' in Lunigiana*, in "Atti e Memorie della Deputazione di Storia Patria per le Antiche Province Modenesi", s. 10^a, XI (1976), pp. 101-110.

³⁵ CP n. 304: *in predictum castrum sine parabola Lunensis episcopi mittere non debent et etiam similiter ullum hominem de Lunensi ecclesia non debent ad habitandum mittere in castro de Volpilone sine parabola dominorum predictae ecclesie (...)*.

³⁶ CP n. 499: *videlicet quando fueri laborerium ad castrum de Faucenova per comune terre homines de Puleca adiuvent facere et attrahere palos, vimenas, sepes, boccas, palancam, scelonos et lignamina ad bertescam et betefredum tantum et nichil aliud et in hoc predicti domini de Faucenova per se suosque heredes in perpetuum esse observandum et permansurum promiserunt sub stipulatione subnixa (...)*.

³⁷ Rispettivamente M.N. Conti (a cura di), *Corpus statutorum lunigianensium, I (1140-1308)*, La Spezia: Accademia Lunigianese di Scienze e Lettere "G. Cappellini", 1979 (Studi e documenti di Lunigiana, V), pp. 37-38; CP nn. 504, 502, 510.

³⁸ Si deve a Mario Nobili (*Signorie e comunità nella Lunigiana orientale*, cit.) l'intuizione che dietro a molte iniziative di incastellamento ci sia la spinta delle comunità locali in alleanza col vescovo, al fine di ottenere un certo grado di

fenomeno, in questa sede preme rilevare che se, con tali fondazioni, i *domini* di Fosdinovo e i loro consorti intendevano certo estendere e rafforzare il loro potere sul territorio e sulla popolazione residente, questo potere riguardava le strade solo in seconda istanza, come conseguenza indiretta del rafforzamento del dominio. I signori potevano indubbiamente estendere la loro *longa mano* sulla strada, ma non perché si sentissero ufficialmente detentori del diritto di controllo e di dominio su di essa. Nella mentalità collettiva e nel diritto la strada rimaneva comunque “via pubblica”, cosa pubblica, sotto la responsabilità di un autorità magari assente o inefficace, ma comunque superiore a tutti, signori e comunità.

4. Strada e potere

Cercherò di chiarire questo concetto con l'aiuto di alcuni documenti.

Il primo risale al 1178 ed è il testimoniale in cui si cercò di stabilire i diritti del vescovo di Luni su un'area boschiva tra Fosdinovo e Vallecchia, contesa al presule proprio dai signori di Fosdinovo³⁹. Il primo teste, Ugo de Casapogi, dichiarò che quando il vescovo Filippo fece arrivare i suoi porci in Valmaggione i custodi di Fosdinovo protestarono. Un suo compaesano ribadì il fatto, dicendo che i maiali in questione arrivavano da Pontremoli e che il vescovo li fece stare per diverso tempo in Valmaggione. Lamberono de Vallecchia dichiarò infine che gli uomini del suo paese utilizzavano sempre quel bosco in favore del vescovo, per il pascolo e la caccia, ad eccezione di una porzione di prato e castagneto che i signori di Fosdinovo avevano ricevuto per feudo dal vescovo Gotifredo e che riservavano per sé⁴⁰.

È opportuno notare che nella Lunigiana montana, ossia nella vasta porzione di territorio lunigianese interessata solo marginalmente dal passaggio della Francigena, i boschi avevano un ruolo economico fondamentale per tutti gli insediamenti, incastellati o no, che punteggiavano le sue alture; erano, infatti, tra le risorse principi di un territorio per natura e clima inadatto alla messa a coltura⁴¹. Pascolo, caccia, raccolta della legna e dei frutti del bosco erano voci primarie dell'economia: la proprietà comune o privatistica di questi beni, la loro gestione e la possibilità di accedervi liberamente per sfruttarli in modo diretto o far semplicemente transitare le bestie, costituivano quindi altrettante elementi di discriminazione per determinare la sopravvivenza di una comunità o la sua autonomia dal *dominus* locale. Entrambe le aree “incolte” citate dal testimoniale - sia il prato e il piccolo castagneto tenuti in feudo dai signori di Fosdinovo, sia il bosco più ampio, conteso al prelado e successivamente affidato alle comunità di Caprognano, Marciano e Vallecchia - erano praticamente circondate e attraversate da vie pubbliche, tratturi, itinerari di crinale e foci⁴². Ce lo attesta anche un atto del 1272, dove il feudo dei *domini* risulta confinante in parte con la via pubblica che scendeva da Fosdinovo fino in pianura e in parte con quattro iugeri di bosco

autonomia dagli abusi signorili. Pur condividendola, ritengo tuttavia che nel caso di Fosdinovo questa non possa essere l'unica spiegazione alla spinta insediativa e costruttiva che si sviluppa nella prima metà del Duecento.

³⁹ CP n. 325.

⁴⁰ *Ivi*: Ugo de Casapoli per sacramentum dixit quod episcopus Philippus misit suos porcos in Valmaiore et ibi fecit stare ad suam voluntatem et scit quod illi de Vallecla habent versus Valmaiolem, et terminus est ad fontem Aque Nigre inter illam de Mandra et Vallecle, se et custos de Faucenova me ibi invenit dixit: “nos folavimus nemus deinceps ne venias”; Messerus de Casaposi per sacramentum dixit quod episcopus Philippus misit in uno anno porcos pontremulenses per illam de Vallecla in Valmaiore et per se folam misit et per se ibi fecit manere et in domo suo iacebant; (...) Lamberonus de Vallecla presens dixit quod (...) excepto prato et castagneto, quod dedit episcopus Gotifredus Gaforio, et ita vidit habere, tenere, usufructuare et sepe facere et capriolos capere ad illos de Vallecla propter episcopum et propter ecclesiam (...).

⁴¹ Sulla relazione tra bene comune e comunità rurali si veda Chris Wickham, *Comunità e clientele nella Toscana del XII secolo: le origini del comune rurale nella Piana di Lucca*, Roma, Viella, 1995; Id., *La montagna e la città: gli Appennini toscani nell'alto medioevo*, Torino, Paravia-Scriptorium, 1997. Dell'asperità della Lunigiana interna si stupì lo stesso Barbarossa che, di passaggio attraverso percorsi alternativi alla Francigena *videndo eas tam aspera et erectas* chiese al marchese Obizzo Malaspina *quomodo vivebat in illis partibus ubi nil fertilitatis esse videbatur*. (*Annales Placentini Gibellini, in Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, a cura di G. H. Pertz, Hannover: 1863, XVIII, p. 462).

⁴² *Ivi*: *veniente per viam de subter stratam usque ad faucem Montorbi et descendente ad terminum Cernitoris* (...).

che attraversavano la stessa strada pubblica scendendo fino alla via che andava a Paghezzana⁴³. I signori di Fosdinovo, avendo il controllo diretto non solo sulla foce e sulle strade che vi convergevano, ma anche e soprattutto su ampie porzioni di bosco attraversate da queste vie, potevano agevolmente impedire il transito, ostacolare il pascolo, contrastare le comunità vicine nell'uso dei beni comuni, essenziali per la loro sopravvivenza. Le strade che attraversavano i boschi erano di tutti - su questo i documenti non lasciano dubbi - ma il loro accesso poteva essere facilmente condizionato a seconda del momento e dell'evolversi dei rapporti tra vescovo e signori. Una conferma in questo senso ci arriva da un atto del 1197. A quella data Bernardino di Guido da Erberia - consorte dei signori di Fosdinovo - giurò al vescovo Gualtiero di non violare più la strada e di non farla violare da persona soggetta, di non offendere alcun chierico o converso o pellegrino o mercante nell'aver e nella persona e di non impedire al prelado di elevare castelli e rocche da Carrara in su e dai monti al mare⁴⁴.

In questo giuramento la strada è menzionata eccome; è addirittura l'oggetto principe della contesa tra il prelado e la potente schiatta dei Bianchi di Erberia che controllava "un insieme di castelli, villaggi, ville, corti disseminati soprattutto nei territori delle pievi di Offiano, Codiponte, Viano ed anche nei pivieri di San Lorenzo e Soliera"⁴⁵. Purtroppo dal documento il termine "strata", privo di ulteriori specificazioni di luogo, non permette di capire se Bernardino si riferisse genericamente alle vie pubbliche che si incrociavano nei suoi territori o se invece pensasse alla strada per eccellenza: la Francigena. Spingerebbe verso questa seconda interpretazione il riferimento a chierici, conversi, pellegrini e mercanti che vi si potevano incontrare oltre che la collocazione topografica dell'ampia porzione del territorio che il presule riservava per sé: dal crinale dei monti al mare, ossia il versante che si affacciava appunto sul tratto marittimo della Romea.

È evidentemente che, a questa data, era sorta una crisi, nei rapporti tra la consorteria e il vescovo, che aveva investito direttamente il problema del transito. I Bianchi, nel tentativo di ostacolare l'espansione vescovile, si erano probabilmente dati ad azioni violente e indiscriminate, perpetrate forse anche sulle strade locali, certamente sulla vicina grande arteria internazionale. Di fronte ad azioni di questo tipo il vescovo di Luni, che a quell'epoca rivendicava con forza il titolo comitale e si riteneva detentore del potere pubblico per eccellenza, non reagì rivendicando semplicemente il diritto di costruire castelli nel 'suo' territorio, ma si erse anche a supremo garante della sicurezza stradale, non solo nei confronti dei propri uomini ma anche in quelli di mercanti, pellegrini e viandanti.

D'altronde che al vescovo stesse a cuore soprattutto il controllo della grande arteria medievale, e solo in second'ordine quello delle vie minori che collegavano i piccoli centri dell'interno, ce lo dice un altro documento del 1231, in cui il vescovo e i signori di Fosdinovo si divisero la giurisdizione sugli uomini del castello di Monte Giovanni⁴⁶. A differenza di altre spartizioni di comunità incastellate, ben testimoniate dal Codice Pelavicino, dove la popolazione viene solo "virtualmente" divisa e assegnata parte al vescovo e parte ai signori, in questo caso si trattò di una separazione materiale effettiva, disegnata con inchiostro su una mappa del tempo: gli uomini che abitavano nella contrada che guardava verso l'Oserone erano dei domini di Fosdinovo, quelli che invece stavano dalla parte che guardava *versus stratam Romeam* erano sottoposti alla giurisdizione del vescovo⁴⁷. "Verso la strada Romea": il versante che dava verso questa strada doveva essere caratterizzato - nel disegno di dominio vescovile - da castelli sotto il suo diretto controllo, anche

⁴³ CP addenda n. 5: *videlicet ab una parte via publica que descendit de Fosdenova in plano in parte et in parte IIII iugera boschi que transeunt ipsam viam que sunt de eadem ratione, desubtus versus planum collis de Carestulo, descendendo usque ad viam que vadit Pegatianam, ab alia parte usque ad podere Peregrini et Bonsegne, desuper usque ad podere heredum Attolini Rapelli et Lombardi dal Debio, revertendo in viam publicam (...).*

⁴⁴ CP n. 256.

⁴⁵ M. Nobili, *Famiglie signorili di Lunigiana*, cit. p. 257.

⁴⁶ CP n. 510.

⁴⁷ *Ivi*: *Simili modo dictus dominus episcopus pro se et episcopio habeat, teneat et possideat integram iurisdictionem, tanquam verus dominus, omnium hominum qui habitant et habitaverint in perpetuum in contracta alia que respicit versus stratam Romeam (...).*

solo parziale, perché il vescovo-conte doveva essere in grado di garantire sulla Francigena il libero passaggio di chiunque, di garantire cioè che la via fosse “pubblica” di nome e di fatto. Come sappiamo da altri documenti, che non è qui il caso di menzionare, era il vescovo che perseguiva su questa via gli atti violenti, le ruberie gli omicidi; era il vescovo che ne curava la manutenzione; era il vescovo cioè che esercitava i diritti e i doveri di un pubblico ufficiale nei confronti della rete stradale a lui affidata: la custodia, l’esercizio della giustizia, la tutela dei viandanti⁴⁸. Quest’insieme di diritti e di doveri, tipico di chi sa di esercitare un potere pubblico, non è mai vantato - almeno a quanto ci dicono i documenti superstiti - dai *domini* di Fosdinovo, né dai Bianchi di Erberia, non solo per quanto riguarda Francigena, ma neppure per ciò che concerne le strade minori, quelle interne, su cui i signori avevano effettivamente il controllo. Su di esse le famiglie signorili esercitavano, come abbiamo visto, un potere coercitivo effettivo, che tuttavia non si tradusse mai nella rivendicazione consapevole del diritto di gestire la cosa pubblica.

⁴⁸ Si veda in proposito E. Salvatori, *La Francigena*, cit.