

Premessa

GIUSEPPE SERGI

L'«itinerario culturale» promosso dal Consiglio d'Europa in vista del Giubileo del 2000 e intitolato alla *Via Francigena* si è, negli ultimi due anni, intersecato con il progetto della Regione Piemonte dedicato a *Le vie del medioevo*¹. Un'attualizzazione corretta, volta alla valorizzazione del patrimonio storico e artistico, ha dato notorietà a una definizione stradale («Francigena») che era sempre stata oggetto di dibattito soltanto fra i medievisti. È inoltre servita a divulgare l'idea, non nuova ma poco nota, della strada medievale come «moltitudine di piccoli canali»², e a confermare l'opportunità di non cercare nel passato di una grande via internazionale un percorso nettamente disegnabile, bensì il territorio da essa condizionato, cioè un'«area di strada»³. Le ricerche di base, che hanno costruito un archivio di attestazioni stradali, sono infine servite a mettere sul medesimo piano aggettivi differenti («Romea», «pellerina», «regia», «publica», «mercatorum», «Lombarda» e altre ancora), da attribuire per lo più a diverse locali attitudini toponomastiche e non a una vera e concreta diversità delle mete e delle provenienze: ciò che conta è individuare i grandi percorsi sovraregionali e, insieme, le loro varianti, considerando a parte invece le vie di comunicazione di uso soltanto locale, quelle che con riferimento specifico alle Alpi sono state definite «intra-alpine»⁴ (riservate all'uso limitato di comunità montane).

¹ G. CHERUBINI, P. FOSCHI, L. GAMBI, I. MORETTI, P.G. OLIVETI, G. SERGI, P. TOUBERT, *La via Francigena. Le grandi vie del pellegrinaggio*, Milano 1995 (gli altri studiosi impegnati nella ricerca nazionale sono stati Pier Paolo Bonacini, Elisabetta Bonasera, Gian Luca Bottazzi, Patrizia Cancian, Sandro Carocci, Stefano Coccia, Paola Guglielmotti, Etienne Hubert, Barbara Frale, Paola Mascioli, Antonio Olivieri, Luca Patria, Enrica Salvatori, Antonio Sennis) e ora il più completo *La via Francigena. Dossier scientifico*, a cura della Regione Emilia-Romagna, Bologna 1996; *La via Francigena. Itinerario culturale del Consiglio d'Europa* (Atti del Seminario di Torino, 20 ottobre 1994), Torino 1995; U. G. HERNER, P. GRIMALDI, E. PIANEA, *Le vie del medioevo*, Torino 1995.

² M. BLOCH, *La società feudale*, trad. it. Torino 1962, pp. 113 sg.

³ Concetto a cui si è attenuta tutta l'analisi dei rapporti strade-potere condotta in G. SERGI, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981 e ripreso di recente da P. TOUBERT, *Dalla terra ai castelli. Paesaggio, agricoltura e poteri nell'Italia medievale*, Torino 1995, pp. 150, 219.

⁴ J.-F. BERGIER, *Le trafic à travers les Alpes et les liaisons transalpines du haut moyen âge au*

Ho attinto subito a un apparato concettuale adatto a zone montuose, perché questo volume indaga su un reticolo stradale che dalle montagne era fortemente influenzato: tutta la parte occidentale della pianura padana risentiva, nell'individuazione dei percorsi, di una sorta di canalizzazione spontanea suggerita dalle valli e dai valichi che conducevano all'Europa transalpina o che consentivano di raggiungere la Liguria e il mare⁵. Con questo condizionamento naturale interagiva – ora in aggiunta, ora in contrasto – il condizionamento umano: progetti economici e politici dei detentori del potere potevano promuovere o chiudere tracciati stradali nelle zone a più alta flessibilità (dove la rigidità del paesaggio naturale era meno forte), potevano controllare i flussi o instaurare punti di controllo nei passaggi obbligati (in coincidenza di grandi valichi come il Moncenisio e il Gran S. Bernardo). Infatti nel medioevo l'intervento umano non si limitava a prendere atto della caratteristiche morfologiche permanenti di un territorio, ma le sfruttava per disegni mutevoli e identificabili: completava con «chiuse» alcune strettoie di valli, incastellava alture, fondava e proteggeva ospizi e monasteri.

L'intervento umano, insomma, può o correggere o accentuare i condizionamenti geografici sulla storia economica, sociale e istituzionale di una regione⁶. Mentre non possiamo immaginare un suolo immobile nei secoli (si pensi al mutamento di letti fluviali, o a frane che costituiscono ostruzioni irreversibili), dobbiamo tener conto che ciò che l'uomo costruisce può assumere la stessa funzione di un elemento stabile del paesaggio⁷: alcune strade, per la loro

XVII^e siècle, in *Le Alpi e l'Europa*, 3: *Economia e transiti*, Bari 1975, pp. 1-72 (anche per altri utili concetti); è una distinzione che riprende, sul piano viario, la distinzione economica fra due tipi di sfruttamento, quello «a piccola montagna» e quello «a grande montagna», già sostenuta da PH. ARBOS, *La vie pastorale dans les Alpes françaises*, Grenoble 1922; cfr. ora, per messe a punto e bibliografia, G. CASTELNUOVO, *Tempi, distanze e percorsi in montagna nel basso medioevo*, in *Tempi, distanze, misure e percorsi nell'Europa del basso medioevo* (Atti del IX Convegno del Centro italiano di studi sul basso medioevo – Accademia Tudertina, 8-11 ottobre 1995), in corso di stampa.

⁵ Per indagini capillari già ben condotte cfr. in particolare A.A. SETTIA, *Chiese, strade e fortezze nell'Italia medievale*, Roma 1991, pp. 167-284, 302-332; R. COMBA, *Per una storia economica del Piemonte medievale. Strade e mercati dell'area sud-occidentale*, Torino 1984 (BSS, 191) e inoltre A. CROSETTO, C. DONZELLI, G. WATAGHIN, *Per una carta archeologica della valle di Susa*, in «BSBS», LXXIX (1981), pp. 355-412; P.L. PATRIA, *Comunità, famiglie eminenti e amministrazione in Val di Susa. Un documento del 1207*, in «BSBS», LXXXII (1984), pp. 175-191; F. VERCELLA BAGLIONE, *Il percorso della strada Vercelli-Ivrea in età romana e medievale*, in «BSBS», XC (1992), 613-634. Preziose ricerche sul Cinquecento sono di M.L. STURANI, *Inerzie e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti» (1563-1796). I presupposti strutturali*, in «BSBS», LXXXVIII (1990), pp. 455-512; L. PALMERO, *Consenso e contrattazione politica lungo la direttrice del Col di Tenda (1586-1754). I comuni della Val Roya e la progettazione della strada*, in «BSBS», XCIII (1995), pp. 507-546.

⁶ L. FEBVRE, *La terra e l'evoluzione umana. Introduzione geografica alla storia*, trad. it. Torino 1980; L. GAMBÌ, *I valori storici dei quadri ambientali*, in *Storia d'Italia*, I, Torino 1972, pp. 5-60.

⁷ Ricca casistica e bibliografia nei diversi saggi di *Gli uomini e le Alpi – Les hommes et les Alpes*, a cura di D. JALLA (Atti del Convegno internazionale di Torino, 6-7 ottobre 1989), Torino 1991; di

“inevitabilità” (in prossimità di passaggi obbligati) hanno questa caratteristica, altre sono invece espressione di “brevi durate” della progettualità umana e della storia. Delle prime è più interessante studiare ciò che hanno prodotto, delle seconde da che cosa sono state prodotte.

Questo volume assume come campo di osservazione una sorta di grande quadrilatero delimitato a nord e a ovest dalla catena alpina, a sud dal sistema Alpi Marittime-Appennino Ligure e a est da una linea approssimativamente tracciata dai fiumi Ticino, Agogna e Staffora. Questo ambito è ideale per lavorare su una rete stradale complessa, fatta di arterie e capillari, sulla quale incombevano nel medioevo i transiti a lunga percorrenza, quelli fra Europa e Mediterraneo e fra le regioni occidentali e orientali della Padania, allora tutte inquadrare nel Regno italico. Non è la rete stradale in sé la protagonista delle pagine che seguono, è protagonista invece il rapporto fra luoghi e strade: luoghi con diverse caratteristiche (da una valle a un centro abitato, da un monastero a un castello) nella cui storia la strada è presente; luoghi che la strada può aver generato o luoghi che hanno attirato il percorso stradale. Non c'è alcuna pretesa di completezza, non si è cercato di procedere a una campionatura omogenea entro il quadrilatero piemontese: si sono cercati quegli studi che, o inediti o pubblicati in sedi specialistiche, potessero dare risposte ai quesiti finora esposti e potessero rendere più mosso il quadro – sempre purtroppo statico – in cui le storie locali inseriscono di solito il rapporto strade-luoghi. L'accostamento di undici studi aggiornati e ben fatti può anche dare l'idea di quanta convergenza ci sia in diverse manifestazioni della ricerca professionale: rapporti causa-effetto non obbligati, complessità dei processi storici, interagire di fattori diversi.

Nella prima parte (*Fortificazioni e poteri*) sono presenti in modo bilanciato sia antidoti contro i luoghi comuni sia concrete sottolineature del rapporto fra strade e politica. I due saggi di Aldo A. Settia e di Emanuela Mollo qualificano immediatamente il volume in senso antideterministico: nel primo – frutto di un sondaggio che attinge largamente a fonti piemontesi ma allarga lo sguardo a tutta l'Italia settentrionale – viene opportunamente rotta (o almeno complicata) la connessione obbligata, cara all'erudizione, fra castelli e strade; nel secondo si mette a confronto la realtà di un tipo di fortificazione (le chiuse, per lo più articolate e non lineari, più un sistema che non una muraglia) con la dimensione immaginaria, travisata e enfatizzata, del medesimo oggetto. I saggi di Renato Bordone ed Enrico Lusso analizzano sotto due diverse prospettive, storica e architettonica, l'attenzione per due importanti castelli (in cui il carattere stradale era nel medioevo certamente predominante) di poteri di diversa natura: imperatori, vescovi, comuni e signori locali.

La seconda parte (*Religiosità e assistenza*) ha per oggetto il vivace medioevo degli enti religiosi e del loro impegno sociale. In tre scenari diversi (dalla

qualche utilità anche G. SERGI, *Appunti sulla storia dell'arco alpino fra medioevo e antico regime*, in «Bollettino del Gruppo Interuniversitario per la Storia dell'Europa Mediterranea», 3 (1992-1994), pp. 34-49.

collina torinese all'Astigiano, in valle di Susa e nel territorio di Voghera) si constata il superamento del modello assistenziale eroico e occasionale dell'anno 990 e del famoso viaggio che condusse a Roma l'arcivescovo Sigerico di Canterbury⁸, un modello fondato sull'ospitalità occasionalmente prestata da monaci benedettini votati essenzialmente alla preghiera. I saggi di Giampiero Casiraghi, di Bernardino E. Gramaglia, di Piercarlo Pazé e di Grado G. Merlo mostrano che dal secolo XII i potenti e la società continuavano, sì, a favorire enti e ordini religiosi, ma chiedevano contropartite sistematiche di tipo assistenziale, adatte a un mondo che stava aumentando la sua mobilità e a strade in cui sempre più i mercanti viaggiavano a fianco dei pellegrini⁹. Luoghi situati lungo le grandi strade attiravano su di sé insediamenti religiosi e, in qualche caso, furono poi caratterizzati da quelle presenze religiose come dai transiti.

Nella terza parte (*Il paesaggio e gli uomini*) si guarda in una triplice prospettiva al rapporto fra l'uomo medievale e il suo ambiente. I valichi alpini minori, caratteristica del Piemonte meridionale, forniscono l'esempio di una discreta flessibilità viaria pur a ridosso dello spartiacque: la politica e l'economia erano variabili importanti di un'area dove gli abitanti ricevevano dalla natura suggerimenti forti e tuttavia modificabili. Claudio Bertolotto non si interroga solo sulla nascita di un insediamento inserito in un'area di strada e di ponte (Moncalieri, come è noto, si sviluppò attirando su di sé abitanti della più antica Testona) ma ci conduce all'interno di quell'insediamento: l'idea della propria collocazione e il senso dell'inserimento in un sistema di comunicazioni non erano estranei ai Moncalieresi del medioevo quando definivano caratteri e direzioni della propria struttura urbanistica. Infine, terza dimensione, quella simbolica: quando il viaggio per eccellenza è quello del pellegrino la strada si arricchisce di significati metaforici. Del monte sacro come meta e come luogo di colloquio con l'altezza del cielo il Piemonte possiede uno degli esempi più importanti d'Europa, il Pirchiriano con l'abbazia di S. Michele della Chiusa¹⁰: Adriana Solaro Fissore segue nell'iconografia e nella circolazione di modelli gli effetti di una categoria dello spirito e dello spazio.

⁸ CHERUBINI, FOSCHI ET ALII, *La via Francigena* cit., pp. 11 sgg.; nella nuova situazione si svolse l'«iter de Londinio in terram sanctam» di Matthew Paris, che nel 1253 usò, anziché il Gran S. Bernardo, il valico del Moncenisio: K. MILLER, *Mappae Mundi. Die Ältesten Weltkarten*, II, s.l. 1895, pp. 84-93; cfr. H. C. PEYER, *Viaggiare nel medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, trad. it. Roma-Bari 1990.

⁹ In area torinese c'è un'eloquente attestazione di «strata publica peregrinorum et mercatorum»: *Le carte dell'Archivio del Duomo di Torino*, a cura di G. Borghezio e C. Fasola, Torino 1931 (BSSS, 106), p. 78, doc. 45; interessante già una lettera del 796 in cui Carlo Magno denuncia come inopportuno – ma evidentemente inevitabile – l'insinuarsi di mercanti in mezzo ai pellegrini: *MGH, Epistolae Karolini aevi*, II, a cura di E. Dümmler, Berlin 1895, p. 145, doc. 100.

¹⁰ Scelta come «monumento simbolo del Piemonte» con legge regionale n. 68 del 21-12-1994: *La Sacra di San Michele. Monumento-simbolo del Piemonte*, Torino 1995.

La *peregrinatio* e la *stabilitas* erano due criteri ispiratori, coesistenti e fra loro concorrenti, del monachesimo medievale¹¹, in grado spesso di raggiungere un equilibrio sempre orientato verso il rinnovamento. Allo stesso modo il radicamento locale e la proiezione europea costituivano una dialettica importante del mondo laico medievale, soprattutto degli aristocratici (meno frenati da confini nazionali di quanto non furono, poi, nell'antico regime), e dei mercanti (testimoni ben documentati di una società medievale che non ha mai davvero conosciuto l'economia chiusa e «naturale»)¹². Questo volume ci presenta luoghi con storie specifiche e identità forti: luoghi che convivevano con la strada (forse non necessariamente attirandola, forse non necessariamente essendone generati), che in quella convivenza si modellavano e sviluppavano la loro apertura alla realtà sovralocale.

¹¹ G. TABACCO, *Spiritualità e cultura nel medioevo. Dodici percorsi nei territori del potere e delle fede*, Napoli 1993, pp. 43 sgg., 159-166; Id., *Piemonte monastico e cultura europea*, in *Dal Piemonte all'Europa: esperienze monastiche nella società medievale* (Relazioni e comunicazioni presentate al XXXIV Congresso storico subalpino nel Millenario di S. Michele della Chiusa, Torino, 27-29 maggio 1985), Torino 1988, pp. 3-18.

¹² TOUBERT, *Dalla terra ai castelli* cit., pp. 115 sgg.

Abbreviazioni

AST	Archivio di Stato di Torino
«BSBS»	Bollettino storico-bibliografico subalpino
BSSS	Biblioteca della Società Storica Subalpina
BSS	Biblioteca Storica Subalpina
<i>HPM</i>	<i>Historiae Patriae Monumenta</i>
<i>MGH</i>	<i>Monumenta Germaniae Historica</i>
<i>RIS</i>	<i>Rerum Italicarum Scriptores</i>