VIAGGIARE NEL MEDIOEVO

FONDAZIONE
CENTRO DI STUDI SULLA CIVILTÀ
DEL TARDO MEDIOEVO • SAN MINIATO

CENTRO DI STUDI SULLA CIVILTÀ DEL TARDO MEDIOEVO
SAN MINIATO

Collana di Studi e Ricerche

8

VIAGGIARE NEL MEDIOEVO

a cura di
SERGIO GENSINI

PACINIeditore

PUBBLICAZIONI DEGLI ARCHIVI DI STATO

SAGGI 63

VIAGGIARE NEL MEDIOEVO

a cura di
SERGIO GENSINI

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI
UFFICIO CENTRALE PER I BENI ARCHIVISTICI
2000

UFFICIO CENTRALE PER I BENI ARCHIVISTICI
DIVISIONE STUDI E PUBBLICAZIONI

Direttore generale per i beni archivistici: Salvatore Italia
Direttore della divisione studi e pubblicazioni: Antonio Dentoni-Litta

Comitato per le pubblicazioni: Salvatore Italia, *presidente*, Paola Carucci, Antonio Dentoni-Litta, Ferruccio Ferruzzi, Cosimo Damiano Fonseca, Guido Melis, Claudio Pavone, Leopoldo Puncuh, Isabella Ricci, Antonio Romiti, Isidoro Soffietti, Giuseppe Talamo, Lucia Fauci Moro, *segretaria*.

COMITATO SCIENTIFICO

Presidente
GIORGIO CHITTOLINI

Membri: Mario Ascheri, Francesca Bocchi, Giovanni Cherubini, Bruno Dini, Arnold Esch, Maria Fancelli, Cosimo D. Fonseca, Sergio Gensini, Massimo Miglio, Anna Maria Nada Patrone, Giuliano Pinto, Geo Pistarino, Marco Tangheroni, Francesco Tateo, Salvatore Tramontana, Gian Maria Varanini, André Vauchez.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente
MARINELLA MARIANELLI

Membri: Laura Baldini, Lorena Benvenuti, Mario Sladojevich, Donatantonio Urti

COLLEGIO DEI REVISORI

Presidente
MASSIMO BACCHERETI

Membri: Daniela Marzocchini, Alessandro Nacci

Direttore
SERGIO GENSINI

PRESENTAZIONE

A partire all'incirca dagli ultimi vent'anni, la storiografia ha affrontato in maniera organica il tema del viaggio nel Medioevo con una serie di studi aperti a nuove prospettive e condotti con nuovi criteri interpretativi, come dimostrano molte opere, anche di grande spessore e respiro, sia italiane che straniere. Basti citare, per tutte, la raccolta, del 1983, *Gastfreundschaft. Taverne und Gasthaus im Mittelalter*, a cura di Hans Conrad Peyer, un antesignano di questo nuovo indirizzo.

In questa direzione si è voluto muovere anche il nostro Centro nell'organizzare il suo VII convegno internazionale, patrocinato dal Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, dalla Regione Toscana, dall'Amministrazione Provinciale di Pisa, dal Comune e dalla Cassa di Risparmio di S. Miniato. Anzi, per la prima volta nei quindici anni della nostra attività, si è organizzato sullo stesso tema anche l'annuale seminario sulle fonti con l'intenzione di gettare una sorta di ponte fra due diversi livelli di indagine. Mentre il seminario si è, infatti, limitato ad utilizzare una ben precisa tipologia di fonti, concentrando l'attenzione sulle 'scritture' prodotte direttamente dagli stessi viaggiatori o finalizzate specificatamente alla realizzazione dei viaggi; il convegno, giovandosi, nella sua più ampia articolazione, di una documentazione assai più differenziata che offriva maggiori potenzialità conoscitive, ha potuto dare al tema un più ampio sviluppo.

È quanto emerge dalle relazioni che ora si pubblicano nello stesso ordine in cui furono tenute, dal 15 al 18 ottobre 1998, nell'accogliente sede del Centro Studi «I Cappuccini» della Cassa di Risparmio di S. Miniato (g.c.) che ci auguriamo continui ad essere luogo di incontro dei nostri appuntamenti biennali.

In esse – attraverso una puntuale analisi delle strutture viarie, logistiche e strumentali, delle varie tipologie del viaggio, degli atteggiamenti dei suoi protagonisti, dei vari aspetti legati al suo svolgimento che, nel loro insieme, costituiscono la solida intelaiatura del volume – si evidenziano le diversità e le novità del viaggiare nel Medioevo (ad esempio i progressi raggiunti nei sistemi viari, nei mezzi di trasporto, nella elaborazione cartografica), se ne colgono il mutare degli scenari, la varietà delle motivazioni, i fattori che ne

determinano il grande sviluppo a partire dai secoli XI e XII con le conseguenze economiche, sociali antropologiche che ne derivano.

Si mettono in luce, inoltre, certe inversioni di tendenza come quella che Raymond de Roover ed altri hanno definito «rivoluzione del mercante sedentario», in conseguenza della quale, tra Due e Trecento, in una società in cui, a cominciare dai monaci, va scomparendo la *stabilitas loci*, i mercanti tendono, al contrario, a ridurre gli spostamenti, fissando le loro filiali nei principali empori dell'Europa occidentale e del Mediterraneo.

Si sottolineano, infine, le modificazioni della mentalità e quegli aspetti simbolici di cui talora il viaggio si carica non soltanto nell'immaginario collettivo, ma anche nelle manifestazioni artistiche e letterarie. Tutto ciò con particolare riguardo al tardo medioevo che è, istituzionalmente, il periodo a cui si rivolge la nostra Fondazione, ma senza escludere, naturalmente, gli inevitabili collegamenti e riferimenti ai precedenti secoli dell'età romanica – come si è scritto nella presentazione del programma del convegno.

Quanto agli autori, si tratta di studiosi che si occupano da tempo, taluni per lunga frequentazione, delle diverse tematiche del viaggio medievale (basterebbe citare Geo Pistarino per quanto riguarda i viaggi di Colombo (e non solo) o Norbert Ohler, i cui volumi *Reisen im Mittelalter* (1986) e *Pilgerleben. Zwischen Andart und Abenteur* (1994) sono già dei classici). Grazie a questa esperienza e ad un'acuta capacità interpretativa, essi riescono a rappresentare, con grande rigore scientifico e spesso anche in una prosa godibile, i vari aspetti di un fenomeno così complesso, che nel Medioevo raggiunse proporzioni prima inimmaginabili, e li esaminano dalla particolare angolazione da cui ognuno si colloca anche in rapporto al suo personale approccio con le fonti, così che anche di uno stesso tema (quello dei pericoli, ad esempio, ricorre in più di una relazione) ci vengono offerte molte varianti. Ne deriva un quadro di insieme ricco di figure, di episodi e di aneddoti anche singolari, che si fa ancor più movimentato quando entrano in scena i protagonisti del viaggio.

Un viaggio al quale partecipa, virtualmente, lo stesso lettore scorrendo i capitoli del volume, lungo i quali si trova a percorrere strade, fiumi, mari di ogni parte del globo, incappando in ogni sorta di avventure e di pericoli, insieme alle più svariate categorie di viaggiatori che intessono tra loro una ragnatela di rapporti di varia natura: dai sovrani ai mercanti, dai diplomatici agli studenti coi loro maestri, dai religiosi agli emarginati, dalle donne ai pellegrini (compresi i «pellegrini vicari», ossia quei disperati che, dietro compenso,

vanno in pellegrinaggio per conto di altri) fino a coloro che viaggiano verso i molti luoghi utopici o leggendari che popolano l'immaginario di varie culture e specialmente di quella cristiana.

Il volume offre ancora una serie di 'ghiotti' dati statistici: la velocità oraria di un viaggiatore, calcolata in base alla sua età, al luogo, alla stagione, al mezzo di locomozione, alla sicurezza delle strade ecc.; il rapporto tra i giorni di permanenza nei luoghi di pellegrinaggio e quelli impiegati per raggiungerli; il calcolo del costo di un «pellegrinaggio vicario» a Santiago di Compostela che risulta equivalente a quello di ben duecento giornate di un operaio qualificato: ciò che ridimensiona assai l'idea, divulgata da gran parte della storiografia, che il pellegrinaggio sia stato praticato da grandi masse di poveri.

Una caratteristica di questo volume è, infine, quella di essere corredato da un apparato iconografico (cosa del tutto eccezionale nelle pubblicazioni di questa collana), costituito da immagini che assumono un alto valore sia documentario che funzionale: per un verso, in quanto fissano con immediatezza avvenimenti, aspetti particolari o determinate figure; per l'altro verso, perché, col loro supporto visivo, offrono una più facile chiave di lettura e di interpretazione di alcuni dei molti aspetti simbolici che il volume contiene. Significative in tal senso, le immagini relative allo sposalizio di S. Elisabetta e ancor più quelle dell'*adventus* di Enrico VII a Pisa e dell'incontro dell'imperatore Carlo IV e del figlio Venceslao con una delegazione francese. Ed è un vero peccato che la riproduzione in bianco/nero ne riduca di molto l'efficacia.

Nonostante ciò e la forzata assenza della relazione di Antoni Mączac su «Strutture di accoglienza: locande, xenodochi, ospizi» (proprio il tema – ironia della sorte – a cui si richiama l'immagine che fu l'emblema del convegno ed ora compare sulla sopraccoperta), siamo certi che il volume avrà la favorevole accoglienza dei precedenti, e non solo da parte della comunità degli storici. Ne siamo quindi riconoscenti a coloro che vi hanno collaborato e con loro ringraziamo anche tutti quegli studiosi i quali accogliendo, talora con entusiasmo, l'invito del Comitato scientifico, hanno contribuito, in questi quindici anni,alla buona riuscita dei seminari e dei convegni nei quali hanno trovato, come attestano le lettere che riceviamo, un interessante momento e insieme una piacevole occasione per incontrarsi e confrontare i risultati delle loro ricerche.

SERGIO GENSINI

COSIMO DAMIANO FONSECA
Potenza

VIAGGIARE NEL MEDIOEVO: PERCORSI, LUOGHI, SEGNI E STRUMENTI

Quattro anni prima che scoppiasse la rivoluzione dell'Ottantanove – data, questa, che avrebbe avuto una incidenza epocale non solo dal punto di vista degli assetti politici e sociali, ma anche da quello della pratica del *Grand Tour* come dimostrano le guide del tempo che consigliano gli intrepidi viaggiatori di armarsi «d'un paio di pistole a due colpi e di un trombone a mitraglia» invitandoli altresì a «guardare sotto i letti prima di coricarsi e spingere il comò davanti alla porta della camera» [1] – l'Accademia di Lione bandiva un premio destinato a coloro che avessero fornito la migliore risposta al seguente quesito: «Possono i viaggi considerarsi come un mezzo per perfezionare l'educazione?» [2].

Dal vincitore del premio, un tale avvocato Turlin, venne una risposta negativa così come qualche anno prima si era espresso il vescovo anglicano Joseph Hall in un'altra celebre opera destinata ai gentiluomini inglesi in procinto di intraprendere i loro viaggi in Europa, e particolarmente in Italia [3]. Sulla stessa lunghezza d'onda ma con maggiore propensione per le spedizioni dei naturalisti, dei geografi e degli scienziati in genere e per quelle intraprese dalle persone mature e preparate, si sarebbe sintonizzato l'abate Giuseppe Toaldo, custode della Specola Patavina in una lezione che avrebbe poi data alle stampe nel 1791 con il titolo: *Del viaggiare* [4].

Il Toaldo era deciso fautore di una educazione guidata e sviluppata in patria in quanto favoriva il senso dell'identità e dell'appartenenza, condizione indispensabile per poter poi facilita-

[1] P. Morandi, *Viaggiare*, Milano 1994.

[2] *Extrait des discours qui ont concoru pour le Prix*, Lyon 1788.

[3] J. Hall, *«Quo vadis?» ou censure de voyages qu'ils son ordinairement entrepris par les Seigneurs et Gentilshommes d'Angleterre*, cit. in V. Bernardi, *Del viaggiare. Turismi, culture, cucine, musei open air*, Milano 1997, p. 10.

[4] *Del viaggiare. Lezione accademica del Signor Abate Toaldo del 28 giugno 1791*, in Venezia MDCCXCI.

re il confronto e il dialogo, ma altrettanto deciso era il suo convincimento di sottrarre il fanciullo alle effimere tendenze del tempo

«in cui il viaggiare, sosteneva l'abate, è divenuto un capo di moda: una certa smania o vogliam la dir mania. Ha invaso gli spiriti e, come al tempo delle Crociate, le persone di ogni condizione, i ragazzi stessi, colti da una spezie di sonnambolismo vanno correndo qua e là i paesi gli uni dietro gli altri e dove gli uni vanno, e gli altri vanno, e lo perché non sanno: gioco che può infine interessare a ferire, dopo tant'altre piaghe, l'economia, la morale, forse la politica stessa»[5].

Abbiamo indugiato, non a caso, su questa ideologia del viaggio, proprio per mettere in doveroso risalto come mutino gli scenari, come siano diversificate le motivazioni, come risultino articolate le posizioni delle singole epoche in rapporto a quella pratica che è il viaggiare, itinerario della scoperta, della ricerca, dell'avventura, della conoscenza dell'altro, del diverso, del lontano, connotato dall'amarezza e dalla gioia, dalla fatica e dal sogno stregato di magia e altresì come il viaggiare, atto del tutto uniforme, ripetitivo nel suo incedere, nelle sue cadenze, nei suoi ritmi e connaturato alla stessa essenza dell'uomo "animale semovente" per eccellenza, si carichi di significati, di ragioni mutevoli e cangianti da un punto di vista squisitamente culturale.

Ecco perché "viaggiare nel medioevo" e "viaggiare nel tardo medioevo" sembra proporsi alla nostra attenzione come un fatto categoriale di cui vanno ricercate le specificità, le identità, i tratti caratterizzanti, ma anche le mutazioni genetiche, i picchi di assestamento, gli incroci e gli innesti rispetto ai secoli di gestazione e a quelli della rinascita romanica.

1. Ed ecco la prima domanda che conviene porsi: quali eredità culturali trasmettevano al tardo medioevo questi secoli dove si era sviluppata una straordinaria capacità creativa e progettuale e dove la pratica del viaggiare aveva assunto inimmaginabili proporzioni e aveva provocato vastissimi coinvolgimenti?

Va subito detto che l'uomo del Medioevo ha paradossalmente concepito il viaggio come trasgressione e conoscenza e, inoltre, l'ha vissuto tenendo conto di quell'universo dottrinale, morale, parenetico e sapienziale costituito dalla storia della salvezza.

[5] *Ivi*, p. 7.

Uno degli Apocrifi dell'Antico Testamento che narra, attraverso il paradigma di Adamo ed Eva, la storia degli uomini conferendo maggiore spazio narrativo al passo di *Genesi* 3,23 relativo alla espulsione dei progenitori dal Paradiso terrestre, così si esprime: «Dopo che furono cacciati dal Paradiso, costruirono una capanna e passarono sette giorni piangendo e gemendo in grande afflizione. Dopo sette giorni però, provarono fame e cercarono cibo che potessero mangiare, ma non lo trovarono [...]. E Adamo si mise in cammino per tutta la terra»[6].

Il viaggio allora nasce dalla trasgressione, da una condizione esistenziale in cui la consapevolezza della frustrazione, dell'incapacità, prima che fisica, morale, si traduce nel bisogno di evasione, di ricerca, di conoscenza; il viaggio è una sorta di metanoia, di passaggio da uno stato ad una altro, di una tensione verso la conquista di un traguardo il cui passato non si annulla, ma entra in maniera prepotente nella nuova sintesi di valori che quella esperienza ha dato di conoscere. Prima di diventare scelta di libertà, il viaggio sarà considerato durissima prova, profonda sofferenza, recupero di una identità perduta. Del resto anche la tradizione classica sembra andare in tale direzione dominata come essa è dal recupero di ciò che è stato perduto, smarrito, obliterato: in tal senso diventa emblematico l'esempio di Telemaco che cerca notizie del padre Odisseo organizzando in proposito una spedizione[7].

E per cogliere nella sua interezza questo «permanere del ritrovamento» quale motivazione di molti viaggi basterà ricordare le spedizioni promosse e organizzate nel '400 dai principi portoghesi per tentare di entrare in contatto con il leggendario re cristiano, il prete Gianni. Dal canto suo Cristoforo Colombo, in occasione del suo terzo viaggio, credette di aver rinvenuto il Paradiso e ritenne di averlo ritrovato nelle Ande e che fosse strutturato come un capezzolo in cima al seno tropicale del globo materno: in tal modo il grande esploratore riuscì a fornire una spiegazione del flusso copioso dell'Orinoco[8].

[6] V. Bernardi, *Del Viaggiare* ... cit., p. 9.

[7] E.J. Leed, *Per mare e per terra. Viaggi, missioni, spedizioni alla scoperta del mondo*, Bologna 1996, p. 22.

[8] *Ivi.* A proposito dei viaggi immaginari nel Medioevo, si veda G. Musca, *Gli itinerari dell'uomo. Discorso di apertura*, in *Itinerari e centri urbani nel Mezzogiorno normanno-svevo. Atti delle decime giornate normanno-sveve, Bari, 21-24 ottobre 1991*, a cura di G. Musca, Bari 1993, p. 22.

Ma accanto a questa concezione del viaggio che accompagna l'uomo del Medioevo, ve ne è un'altra che affonda le sue radici nella storia sacra intesa, specialmente dopo la colpa di Adamo, come patto di alleanza stipulato tra Dio e il suo popolo e che si sarebbe concluso con il viaggio della comunità israelitica nella Terra promessa. Fu durante i viaggi che prese consistenza il senso dell'appartenenza del popolo di Israele e si cementò quel principio di popolo e di nazione che, ben al di là delle società stanziali caratterizzate dall'insediamento stabile, dalla lingua comune, dai confini territoriali, dal radicamento della terra in cui si è nati e dalla persistenza dei vincoli parentali e sociali in un arco di lunga durata, trovò nelle migrazioni lo stigma dell'identità nazionale o comunitaria.

A parte Abramo, Isacco e Giacobbe, protagonisti di un ceppo familiare senza fissa dimora, è Mosè che conferì a Israele questa identità quando guidò migliaia di persone fuori dall'Egitto nel viaggio verso la Terra di Canaan in adempimento della promessa del Signore che nel suo oracolo aveva detto: «Vi sottrarrò dall'oppressione degli Egiziani, vi libererò dalla loro schiavitù [...]. Io vi prenderò come mio popolo e sarò vostro Dio» (*Esodo* 6,6). Toccò a Mosè di guidare quelli che sarebbero diventati gli Israeliti fuori dall'Egitto, al quale si erano ormai abituati, e dentro il deserto, per seguire il suo cammino [9].

Il Medioevo ha sentito come non mai il fascino dell'esodo con tutti i segni rituali che lo accompagnano sì che il viaggio verso la pianura del Giordano e verso il monte di Sion diventò un paradigma esemplare della loro stessa condizione esistenziale, del loro modo di porsi nel processo di ascesi cristiana, del loro proporsi verso il raggiungimento di una meta che era il *transitus*, il passaggio verso la celebrazione della Pasqua con il Signore.

L'insegnamento dei Padri e gli stessi riti della liturgia occidentale vanno in questa direzione prefigurando una sorta di itineranza permanente che lega il credente nella sua avventura cristiana dai marcati connotati escatologici, protesa a individuare, come si esprime l'Apostolo Paolo, nella «civitas futura» il punto terminale del viaggio attraverso il tempo [10].

[9] E.J. LEED, *Per mare e per terra* ... cit., pp. 43-48.
[10] *Heb.* 13, 94.

2. Se queste sono le eredità culturali e spirituali che percorrono, come si è rilevato, l'intero medioevo, diventa del tutto conseguenziale porsi una seconda domanda: attraverso quali forme, con quali strumenti, verso quali luoghi, in seguito a quali accadimenti si è sviluppata questa insistita propensione per il viaggio sino a diventare, specialmente in concomitanza con i primi due secoli del secondo millennio, una pratica costante?

Prima di fornire una almeno accettabile risposta a questo interrogativo varrà notare come la storiografia solo negli ultimi anni ha affrontato in maniera sistematica e organica il problema della pratica del viaggio nel medioevo in quanto l'attenzione inizialmente si è volta con particolare accentuazione alle strutture dell'accoglienza molto spesso legate, come nel caso della *Regula Benedicti*, ma anche delle sillogi normative dei secoli XI e XII, ad uno specifico ideale ascetico che esaltava nel povero, nel viandante e nel pellegrino la stessa figura di Cristo [11].

Basti far cenno al titolo dell'edizione originale dell'opera di Hans Conrad Peyer comparsa ad Hannover nel 1987 *Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus* considerato solo uno degli aspetti del *Gastlickeit im Mittelalter*, mentre il titolo della traduzione italiana risulta fuorviante nel suo imperioso proporre il *Viaggiare nel Medioevo* relegando nel sottotitolo l'autentico percorso effettuato dall'Autore: *Dall'ospitalità alla locanda* [12]. Infatti l'itinerario metodologico è chiaramente delineato sin dalle prime pagine dell'opera in cui partendo dalla constatazione che «l'ospitalità, cioè l'accoglienza di un forestiero allo scopo di concedergli cibo, alloggio per la notte, è una delle situazioni relazionali più antiche nella vita del genere umano» [13], ne studia le varie fasi ponendo al centro della sua indagine il Medioevo; entro questo ambito l'Autore ci offre una panoramica sintetica delle principali forme di ospitalità e partitamente l'ospitalità gratuita, l'ospitalità benefica cristiana, l'ospitalità coattiva collegata all'acquartieramento forzato dei Sovrani e dei signori feudali, l'ospitalità a pagamento, per poi, accertati il declino e la trasformazione di queste forme di ospitalità

[11] C.D. FONSECA, *Forme assistenziali e strutture caritative della Chiesa nel medioevo*, in *Chiesa e società. Appunti per una storia delle diocesi lombarde*, a cura di A. CAPRIOLI-A. RIMOLDI-L. VACCARO, Brescia 1986 («Storia religiosa della Lombardia»), pp. 275-292.
[12] H.C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Bari 1997.
[13] *Ivi*, p. 5.

basate sul legame personale tra ospitante e ospitato e sull'economia naturale, indulgere sulla nascita della locanda che prese il sopravvento su tutte le istituzioni di ospitalità più antiche. Del resto, quella del Peyer, era la medesima prospettiva che proprio in quegli anni aveva offerto il colloquio organizzato dall'Historisch Kolleg di Monaco su «Ospitalità, taverna e locanda nel Medioevo» [14].

Ben diversa e più attinente al tema di questo nostro Convegno è la sintesi offerta da Norbert Ohler nelle sue ricerche sui viaggi nel Medioevo comparse tra gli anni ottanta e gli inizi degli anni novanta: dal ben noto e fortunato volume *Reisen im Mittelalter* (München 1985) giunto nel 1993 alla terza edizione all'altro *Pilgerleben im Mittelalter. Zwischen Andacht und Abenteur* (Freiburg-Basel-Wien 1994): ambedue strettamente collegati alle prospettive metodologiche e agli itinerari di ricerca di questo nostro incontro di studio e di lavoro [15].

Ma tornando all'interrogativo propostoci va subito osservato che almeno quattro sono le circostanze, che, nei primi secoli dopo il mille, determinano una intensificazione dei viaggi e lo spostamento di enormi contingenti di uomini e di cose: innanzitutto la crescita dell'economia di mercato, monetaria e creditizia; inoltre l'espansione e il ruolo sempre più assorbente assunto dalle città nei confronti del contado; in terzo luogo il bando della Crociata e, infine, la pratica del pellegrinaggio che assume consistenti proporzioni in occasione dei Giubilei, non senza trascurare il persistente fenomeno dello spostamento dei Sovrani e delle loro corti nonché delle spedizioni militari.

Si tratta di campi ampiamente arati dalla storiografia a cominciare dal tema delle città presentato da Henri Pirenne con una forte connotazione di insularità rispetto al territorio feudale e rivisitato con ben più ampie prospettive e collocazioni dall'ambito del Congresso storico internazionale del 1955 [16] e ancor più dalle indagini dell'ultimo trentennio: un discorso che è stato legato all'uso di

[14] *Ivi*, pagina senza numerazione.

[15] *Pilgerleben in Mittelalter* è comparso in edizione italiana con il titolo *Vita pericolosa dei pellegrini nel Medioevo. Sulle tracce degli uomini che viaggiavano nel nome di Dio*, Casale Monferrato 1996.

[16] H. PIRENNE, *Les villes et les institutions urbaines*, 2 voll., Paris-Bruxelles 1939; *XIe Congrès international des Sciences Historiques (Stockolm 1960), Rapports*, III, Moyen Âge, Stockolm 1960.

determinati modelli sullo sviluppo economico, sul peso dei traffici e sul senso di questi traffici (basti pensare a Roberto Sabatino Lopez, a Geo Pistarino tanto per citare qualche nome tra i più significativi); all'introduzione delle monete come fattore di cambiamento o come spia dello stesso cambiamento; all'integrazione dei traffici a breve e lungo raggio con la produzione, con la moneta, con l'attività finanziaria; alla nascita dei sistemi economici integrati; alla gravitazione sempre più accentuata dell'Italia verso il Mediterraneo sino ad assumere la funzione di piattaforma di scambio con il Levante e con la costa africana [17].

Ancora più privilegiati dalla storiografia sono stati i temi del movimento crociato e dei pellegrinaggi: fenomeni, questi, apparentemente divaricati, ma nella sostanza riconducibili a un'unica realtà, quella del "pellegrinaggio armato" che si innesterà, dal punto di vista delle spinte ideali e dei fondamenti dottrinali, sul concetto di "militia Christi" e di "nova militia": il primo scaturito dalla rimeditazione della tradizione patristica, l'altro reso sistematicamente vincolante per la nuova cavalleria da Bernardo di Chiaravalle [18]. Il pellegrinaggio armato predicato da Urbano II

[17] Di R.S. LOPEZ, *Benedetto Zaccaria ammiraglio e mercante*, Milano 1933; *Studi sull'economia genovese nel Medio Evo*, Torino 1936; *Storia delle colonie genovesi*, Bologna 1938; *La nascita dell'Europa. Secoli V-XIV*, Torino 1966 (L'edizione francese *Naissance de l'Europe* era comparsa presso Armand Colin nel 1962), ma non può essere non ricordato dello stesso Lopez, *Aux origines, du capitalisme génois*, in «Annales d'histoire économique et sociale», IX (1937), p. 127-156. E, accanto ai fondamentali lavori del Maestro, va fatto riferimento agli studi di uno dei suoi principali Allievi come D. ABULAFIA, *I regni del Mediterraneo occidentale dal 1200 al 1500. La lotta per il dominio*, Roma-Bari 1999 (ed. orig. 1997) e *Commerce and Conquest in the Mediterranean, 1100-1500*, Aldershot 1993. Per la vasta produzione storiografica di G. Pistarino si segnalano alcune rassegne: G. PISTARINO, *Le ricerche sulle fonti liguri presso l'Istituto di Storia medievale e moderna dell'Università di Genova*, I, Genova 1958; M. BUONGIORNO-L. BALLETTO-G. AIRALDI, *Rassegna di storiografia ligure*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», I (1975), la Collana storica di fonti e studi da lui diretta e i numerosi saggi per i quali si rinvia a G. AIRALDI, *Genova e la Liguria nel Medioevo*, Torino 1986, pp. 151-183.

[18] J. LECLERCQ, *«Militare Deo» dans la tradition patristique et monastique*, in *'Militia Christi' e Crociate nei secoli XI-XIII. Atti della undecima Settimana internazionale di studio* (Mendola, 28 agosto-1 settembre 1989), Milano 1992 («Miscellanea del Centro di studi medioevali», XIII), pp. 3-20; J. FLORI, *De la chévalerie féodale à la chevalerie chrétienne? La notion de service chevaleresque dans les très anciennes chansons de geste françaises*, *Ivi*, pp. 67-102; F. CARDINI, *La guerra santa nella cristianità*, *Ivi*, pp. 387-402. Dello stesso CARDINI, *Militia Sancti Sepulcri e Crociate*

catalizzerà l'interesse delle folle che avanzarono impetuose verso l'Oriente nel 1096. A credere ad Anna Comnena sarebbero stati 40.000 gli uomini armati al seguito di Pietro l'Eremita: e si trattava di uno dei cinque eserciti che si dirigevano verso Gerusalemme: «Insieme ai soldati avanzava una folla senza armi, sempre più numerosa dei granelli di sabbia e delle stelle, che portava palme e croci sulle spalle, e comprendeva anche donne e bambini che avevano lasciato i loro paesi. Guardarli era come vedere fiumi che confluissero da tutte le direzioni e venissero a travolgerci, soprattutto attraverso l'Ungheria» [19]. Una migrazione religiosa, come è facile osservare, che non aveva precedenti nella storia dell'Occidente europeo.

Le intenzioni di questa enorme moltitudine in viaggio verso la Terrasanta sono puntualmente annotate dall'anonimo Annalista di Würzburg che ne fu testimone in occasione della seconda Crociata:

«Alcuni, infatti, desideravano ardentemente novità e partirono per conoscere nuove terre. Vi erano altri spinti dalla povertà, che a casa loro stavano in gravi restrettezze; questi uomini andarono a combattere non solo contro i nemici della Croce di Cristo, ma anche contro gli amici dal nome cristiano, quando se ne presentava l'occasione per alleviare la propria povertà. Altri erano oppressi dai debiti o cercavano di sfuggire al servizio dovuto ai propri signori, o addirittura attendevano la punizione meritata dalle loro azioni ignobili. Con difficoltà se ne potevano trovare alcuni che non si erano piegati di fronte a Baal, ma erano guidati da uno scopo nobile e buono e furono infiammati dall'amore della maestà divina a combattere con zelo e anche a versare il proprio sangue per il Santo dei Santi» [20].

Con questo non si intende assolutamente affermare che il viaggio in Terrasanta dove si celebrava la memoria del Signore fosse una novità legato al movimento delle Crociate: la continuità del pellegrinaggio è attestata da fonti antichissime e cioè dai racconti dei pellegrini e dalle opere topografiche che dal IV secolo in poi registrano la costante venerazione del Santo Sepolcro: basti pensare, per quanto riguarda gli autori greci, a Eusebio di Cesarea (sec. IV) e a Epifanio Hagiopolita (inizi del secolo IX) e ai ben dodici

nei secoli XI-XIII, in *Militia Sancti Sepulcri. Idea e istituzioni. Atti del Colloquio internazionale* (Pontificia Università del Laterano, 10-12 aprile 1996), a cura di K. ELM-C.D. FONSECA, Città del Vaticano 1998, pp. 25-58; J. FLORI, *La Chevalerie: une forme de vie*, *Ivi*, pp. 59-76.

[19] E. HALLAM, *Chronicles of the Crusades*, New York 1989, pp. 66-67.

[20] J. BRUNDAGE, *The Crusaders: A Documentary Survey*, Milwaukee 1969, p. XIV.

autori latini che vanno dall'anno 333 (l'anonimo pellegrino di Bordeaux, autore del cosiddetto *Itinerarium burdigalense*) al 1137 circa (il benedettino Pietro Diacono di Montecassino che ci ha conservato una preziosa compilazione di estratti del famoso *Itinerarium* di Egeria composto verso il 390 e del *Liber de locis sanctis* redatto da Beda il Venerabile verso il 703-705 sulla base di autori precedenti) [21].

Ma è dal XII secolo in avanti che si registra una insistita produzione di itinerari come si può constatare dai quattro volumi di *Itinera Hierosolimitana Crucesignatorum (Saec. XII-XIII)* editi agli inizi degli anni ottanta da Sabino De Sandoli: in essi si coglie con immediatezza la temperie culturale che ispirava questi racconti di viaggio [22].

Il canonico londinese Riccardo che partecipò alla terza crociata nelle fila di Riccardo Cuor di Leone (1187-1192) scrive questo *Itinerarium peregrinorum* spinto dalle esigenze di mantenere viva la memoria di accadimenti importanti che il tempo condanna all'evanescenza e all'oblio.

«Se si crede a Darete della Frigia sulla distruzione di Pergamo soprattutto perché, mentre altri riferirono ciò che avevano udito, egli invece (scrisse ciò che) poté vedere da vicino [...], anche a noi che abbiamo preso a trattare la storia di Gerusalemme, ci si deve la conveniente attendibilità, perché noi attestiamo ciò che abbiamo veduto; abbiamo scritto notevoli fatti accaduti con la memoria fresca» [23].

Un intento cronachistico quello che esprime il canonico londinese frammisto a un sentimento di rispetto della memoria e dal valore pedagogico e sapienziale della storia a differenza delle motivazioni che, invece, sono alla base dell'*Iter ad Terram Sanctam* di Tetmaro, un renano che intraprende il suo viaggio nel 1217, dove prevalgono elementi penitenziali e tensioni spirituali:

«Io, maestro Tetmaro, mi sono segnato con la croce del Signore in remissione dei miei peccati e sono partito in paesi stranieri insieme ad altri

[21] C. CAPIZZI, *La venerazione del Santo Sepolcro da Costantino a Giustiniano*, in *Militia Sancti Sepulcri* ... cit., pp. 115-140.

[22] S. DE SANDOLI, *Itinera hierosolymitana Crucesignatorum (saec. XII-XIII)*, 4 voll., Jerusalem 1978 e ss.

[23] RICARDUS CANONICUS LONDONIENSIS, *Itinerarium peregrinorum et Gesta regis Ricardi*, *Ivi*, vol. II, p. 125.

miei pellegrini che partivano all'estero per [amore verso] il Signore. Sono passati attraverso pericoli di terra e di mare che erano molto sconsigliabili per la mia fragile salute; ma in vista dell'eterna retribuzione giunsi fino ad Acco dove, essendo stato un mese o più, e siccome la Terra [Santa] respirava un po' di tranquillità a causa delle tregue fatta dai Cristiani e Saraceni, badai a visitare, come potei, quei luoghi che il mio Signore Gesù Cristo, vero Dio e [vero] uomo santificò calcando fisicamente con la sua persona, e i luoghi dove abitavano i nostri venerabili antenati e le dimore dei Santi che ivi riposano. [E ciò] perché desideravo assai di vedere personalmente quei luoghi della [Sacra] Scrittura, che avevo sentito qualche volta in una maniera non chiara, e descrivere ogni cosa che avrei visto e veramente da persone veritiere» [24].

Certo, tenuto conto che gli imbarchi verso l'Oriente avvenivano in larga misura dai porti pugliesi, l'utilizzazione degli assi viari che attraversavano la penisola diveniva obbligante. In proposito va precisato che pur permanendo, in linea di massima la grande viabilità consolare dell'età romana, durante il Medioevo vi intervennero profonde modificazioni in quanto il reticolo viario diventava funzionale alla rete di collegamento tra insediamenti demici ancora vitali di cui costituivano gangli e snodi essenziali, non senza rilevare come in questi secoli si andò sviluppando, accanto ai diverticoli laterali legati ai nuovi insediamenti di altura decentrati rispetto alle grandi strade, percorsi alternativi che seguivano le specificità orografiche del territorio: esemplari ricerche in tal senso per il Mezzogiorno e per la Sicilia sono quelle di Pietro Dalena e di Giovanni Uggeri [25].

3. Giunti a questo punto si impone un ultimo interrogativo: quali mutamenti intervengono nel tardo medioevo rispetto alle linee or ora tracciate?

Innanzitutto – ed è la prima risposta alla domanda dianzi formulata – il quadro d'insieme si arricchisce di alcuni nuovi fattori legati ad un modello di società meno ancorato alla stanzialità e sempre più aperto a scambi, a confronti, a incontri, a integrazioni;

[24] MAGISTER THETMARUS, *Iter ad Terram Sanctam, Ivi*, p. 255.

[25] P. DALENA, *Strade e percorsi nel Mezzogiorno d'Italia (secc. VI-XIII)*, Cosenza 1995; G. UGGERI, *La via Appia da Taranto a Brindisi: problemi storico-topografici*, in «Ricerche e Studi», X (1977), pp. 169-202; IDEM, *Sistema viario e insediamento rupestre tra antichità e medioevo*, in *Habitat-Strutture-Territorio. Atti del III Convegno internazionale di studio sulla Civiltà rupestre medievale nel Mezzogiorno d'Italia* (Taranto-Grottaglie, 24-27 settembre 1975), a cura di C.D. FONSECA, Galatina 1978, pp. 115-139.

lo stesso concetto di città in seguito all'affermazione degli Stati regionali muta notevolmente e non soltanto per le funzioni che la città assume sul piano politico e che influenzano notevolmente le stesse strutture urbane e territoriali, ma anche per i compiti che è chiamata a gestire dal punto di vista diplomatico, militare ed economico. Per quest'ultimo aspetto va rilevato come la mobilità demica aumenta con l'intensificarsi delle fiere e dei mercati, ma anche per i disequilibri sociali intervenuti che fanno sensibilmente aumentare gli stati di povertà e di emarginazione e, quindi, la ricerca sempre più insistita di spazi più ampi di vivibilità.

Inoltre lo sviluppo di sempre più perfezionati sistemi di trasporto, l'elaborazione di carte, mappe e portolani, l'introduzione di innovatori strumenti creditizi allargano gli orizzonti di operatività specialmente per la sempre più nutrita categoria di mercanti.

Si aggiunga la creazione di strutture politiche sovranazionali verso le quali si fa sempre più intensa la polarizzazione dei grandi potentati politici, dei ceti detentori del potere, dei gruppi sociali alla ricerca di maggiori occasioni per aumentare il loro prestigio sociale specialmente se inseriti nelle corti in quanto portatori di interessi particolari [26].

Ma indici di un mutamento intervenuto nei secoli del tardo medioevo sono individuabili in alcune direzioni: innanzitutto nel venir meno gradualmente, ma decisamente, della *stabilitas loci* e poi nella stessa ideologia del viaggio che risponde ad altre motivazioni, non ultime di carattere culturale, frammiste anche ad altre come il senso dell'avventura e della curiosità.

La *stabilitas loci* non è solo un istituto canonico legato a certi ambiti dell'ordinamento ecclesiastico, ma anche una caratteristica essenziale, direi genetica, della stessa comunità urbana che, anche quando sviluppa, specialmente nell'età comunale, un più stretto rapporto con il contado estendendone il controllo e la giurisdizione, non abdica minimamente al ruolo di autoreferenzialità che le è proprio [27].

Di qui l'incardinamento nella città anche dei rustici anelanti alla libertà – «Rustici volant sicut aves» e «L'aria della città rende

[26] Pregevoli riferimenti si possono rinvenire in *La Chiesa e il potere politico dal Medioevo all'Età contemporanea*, a cura di G. CHITTOLINI-G. MICCOLI, Torino 1986.

[27] A. AUGENENDT, *Monachi Peregrini. Studien zu Pirmin und den monastischen Vorstellungen des Fruhen Mittelalters*, München 1972.

liberi», ripetono due ben noti proverbi medioevali – per cui chi abbia risieduto per un anno e un giorno in una città dev'essere considerato un cittadino libero.

Comunque è all'interno delle strutture ecclesiastiche che nel tardo medioevo la *stabilitas loci* è palesemente in crisi.

A cominciare dal vecchio monachesimo entro cui il fenomeno dei monaci vaganti assume consistenti proporzioni come ha, tra l'altro, dimostrato il recentissimo Convegno sul monachesimo nel secolo della grande crisi [28]; lo stesso eremitismo poi di per sé scelta ascetica improntata a un ideale anacoretico di solitudine si definisce sempre più decisamente per il carattere itinerante favorito altresì dal fatto che l'eremita è disinserito dal quadro delle istituzioni ecclesiastiche tradizionali e dalle gerarchie carismatiche ben oltre ogni limite delle circoscrizioni ecclesiastiche: l'eremitismo del tardo medioevo pur con tutta la gratitudine dovuta a Benigno van Luyk per le sue ricerche specialmente nell'area toscana, rimane ancora un capitolo da studiare ed è auspicabile che costituisca un successivo impegno del nostro Centro [29].

Una ulteriore riprova dell'assunzione dell'itineranza e non della stabilità quale stigma di una rinnovata concezione dei rapporti tra Chiesa e società è data dai secoli che qui interessano proprio dagli Ordini Mendicanti come hanno dimostrato con ampia messe di dati le ricerche di questi ultimi decenni [30].

[28] Si tratta del V Convegno organizzato a Monte Oliveto Maggiore dal Centro Storico Benedettino nei cui Atti si potrà leggere la sintesi conclusiva redatta da chi scrive. Numerosi spunti sul problema della *stabilitas loci* si possono rinvenire in *Il Monachesimo italiano nell'Età comunale. Atti del IV Convegno di studi storici sull'Italia benedettina (Abbazia di San Giacomo Maggiore, Pontida (BG), 3-6 settembre 1995)*, a cura di F.G.B. Trolese, Cesena 1998 («Italia Benedettina», XIV).

[29] B. van Luijk, *Gli Eremiti neri nel Dugento con particolare riguardo al territorio pisano e toscano*, Pisa 1968 («Biblioteca del Bollettino Storico Pisano», 7). Si veda altresì K. Elm, *Italienische Eremitengemeinschaften des 12. und 13. Jahrunderts. Studien zur Vorgeschichte des Augustiner-Eremitenordens*, in *L'Eremitismo in Occidente nei secoli XI e XII. Atti della seconda Settimana internazionale di studio (Mendola, 30 agosto-6 settembre 1962)*, Milano 1965 («Miscellanea del Centro di Studi medioevali», IV), pp. 491-559.

[30] Si vedano i contributi di A.I. Galletti e di A. Benvenuti Papi, in *Les Ordres mendiants et la societè comunale en Italie centrale (v. 1220–v. 1350)*, in «Mélanges de l'École française de Roma. Moyen âge – Temps modernes», 3 (1978), pp. 3-61; G. Merlo, *Inquadramento ecclesiastico e vita religiosa delle popolazioni rurali nel secolo XIV. Problemi e direzioni di ricerca*, in *Medioevo rurale. Sulle tracce della civiltà contadina*, a cura di V. Fumagalli-G. Rossetti, Bologna 1980, pp. 399-415; *I Francescani nel Trecento. Atti del Convegno di studi*, Assisi 1987; G. Merlo, *Religiosità e cultura religiosa dei laici nel secolo XII*, in *L'Europa dei secoli XI e XII fra novità e tradizione: sviluppi di una cultura. Atti della decima Settimana internazionale di studio* (Mendola, 25-29 agosto 1986), Milano 1991 («Miscellanea del Centro di Studi Medievali», XII), pp. 197-214.

Si aggiunga un altro elemento di questa attenuazione dall'istituto della stabilità e cioè il costituirsi delle grandi Congregazioni monastiche che per la celebrazione del Capitolo generale e per gli affari istituzionali, patrimoniali ed economici postulava una continua mobilità anche da abbazie, monasteri e priorati geograficamente distanti [31].

Infine non può essere trascurato, sempre nell'ambito di questa attenuazione della stabilità, il fenomeno delle peregrinazioni studentesche, specialmente degli scolari di teologia segnatamente nelle università che nascevano nel tardo medioevo o per iniziativa papale e imperiale o per concessione sovrana o per iniziativa municipale: a ben guardare anche in questo caso alla *stabilitas* delle *scholae* capitolari o monastiche dei secoli precedenti si sostituiva questo nobile e disincantato vagabondaggio nei centri universitari di maggiore prestigio e attrattività: si pensi che in un documento del 1252 sono ben tredici le «Nazioni» ultramontane in cui erano raggruppati gli studenti a Bologna: la francese, la spagnola, la provenzale, l'inglese, la piccarda, la borgognona, la pittaviense, la turonense e cenomanense, la normanna, la catalana, l'ungherese, la tedesca e la polacca, salite a sedici negli Statuti dei giuristi del 1317; a Padova negli Statuti del 1331 gli Studenti ultramontani risultano appartenenti a 11 nazioni [32].

Si tratta, come è facile constatare, di elementi strutturali di un mutamento che vanno ben oltre i fatti congiunturali – ma non per questo disinseriti dal tema generale del nostro Convegno – come lo spostamento della Sede papale ad Avignone, l'introduzione degli

[31] C.D. Fonseca, *Typologie des réseaux monastiques et canoniaux des origines au XIIe siècle*, in *Naissance et fonctionnement des réseaux monastiques et canoniaux. Actes du Premier Colloque international du C.E.R.C.O.M., Saint-Étienne, 16-18 septembre 1985*, Saint-Étienne 1991, pp. 11-20. Si veda altresì il saggio di G. Monzio Compagnoni, *«Vinculum caritatis et consuetudinis». Le strutture di governo della Congregazione vallombrosana e il loro sviluppo dal 1073 al 1258*, in *Il monachesimo italiano nell'Età comunale* ... cit., pp. 563-594.

[32] C.D. Fonseca, *«Studii gratia Padue moram trahens»: la «Natio Polonorum» nelle Università italiane*, in *Natio Polona. Le Università in Italia e in Polonia*, Perugia 1990, pp. 17-37.

eserciti e delle compagnie di ventura, l'intensificarsi dell'attività diplomatica, i viaggi di imperatori, principi e sovrani.

Ma ciò che più conta ai fini del nostro discorso è che il cambiamento si registra nel tardo medioevo a proposito della cultura del viaggio non più avvertito nelle motivazioni originarie legate alla storia sacra o compiuto entro il quadro marcatamente omogeneo della "societas christiana", ma come ricerca dei nuovi orizzonti, addirittura come violazione di un canone comunemente accettato che faceva coincidere la terra con il bacino mediterraneo attorno al quale i popoli antichi si disponevano «come rane ai bordi dello stagno» per ricordare una ben nota espressione di Platone. Al di là delle colonne d'Ercole, oltre le oscure selve renane e la pianura pannonica era il deserto indistinto e mai rilevato [33].

Ebbene dal 1271 al 1296 Marco Polo viaggia in terre lontanissime con una sosta di sedici anni a Cambaluc nel Catai e il suo Milione diventa il diario di un seducente itinerario con un risultato sorprendente, quello di dimostrare che il mondo era molto più vasto di quanto sin allora era dato conoscere [34].

Ibn Battutah raggiunge la Cina e Sumatra ed esprime meraviglia per la vastità del Sahara ponendosi il problema di misurare spazi e distanze computati sin d'allora in rapporto ai giorni di marcia: le memorie di questi viaggi o Rihlah le detterà al suo ritorno a Granada [35].

John Mandeville intorno alla metà del Trecento prova a misurare le terre emerse dalle rive dell'Europa settentrionale alla Libia e dalle Isole britanniche all'Insulindia, ma con scarsi e positivi risultati [36].

Bisognerà attendere la fine del '400 per avere più precise indicazioni per rendere credibili queste misurazioni grazie al calcolo della longitudine reso possibile dal quadrante e dall'astrolabio.

Questa esigenza di conoscere il mondo attraverso i viaggi viene espressa in maniera lapidaria da Petrarca: «Nobilioribus animis presertim visendi loca et mutandarum regionum est innata cupiditas» [37].

[33] V. Bernardi, *Del viaggiare* ... cit., p. 63.

[34] M. Polo, *Il Milione*, a cura di D. Olivieri, Bari 1928.

[35] Ibn Battutah, *Rihlah*, a cura di C. Defrémery-B.R. Sanguinetti, 5 voll., Parigi 1853-1859.

[36] J. Mandeville, *The voyage and travels of Sir John Mandeville*, a cura di G.F. Warner, Londra 1889.

[37] F. Petrarca, *Le Familiari. Edizione critica per cura di* V. Rossi, vol. III, Firenze 1937, XV, 4, 14, p. 142.

Anche nello stesso porsi di fronte ai fenomeni ampiamente invalsi nei secoli precedenti, i segni di mutamento sono facilmente percepibili. Si prendano ad esempio la pratica del pellegrinaggio verso la Terrasanta e l'esercizio della cavalleria.

Di recente Mario Sensi giovandosi di una documentazione ampia e mirata ha insistito sulla ripresa del pellegrinaggio tra Tre e Quattrocento [38].

Dopo la caduta di San Giovanni d'Acri (1291) il flusso dei pellegrini verso la Terrasanta non si interruppe, specialmente ad opera dei Francescani che, a partire dal 1303, si recarono nei Luoghi Santi sia per visitarli sia per assistere spiritualmente i prigionieri. La ripresa del pellegrinaggio gerosolimitano venne favorito dai buoni rapporti esistenti tra il sultano d'Egitto Al Nasir e Giacomo II d'Aragona, la cui moglie Sancia si rese particolarmente benemerita nei confronti dei Francescani i quali ottennero l'autorizzazione ad acquistare in Gerusalemme terreni ed edifici con l'intento di erigervi il proprio convento.

A facilitare questa operazione fece da tramite Margherita di Sicilia cui era stato affidato l'ex Ospedale di San Giovanni trasformato in albergo per l'accoglienza dei pellegrini [39].

Un'altra donna che favorì i Francescani fu Sofia di Filippo degli Arcangeli che nel 1353, non lontano dal convento dei minoriti di Monte Sion, aveva costruito un ospedale che fu posto sotto la giurisdizione del guardiano dello stesso convento [40]. L'azione di supporto al pellegrinaggio gerosolimitano condotta dai Frati Minori subì una battuta di arresto a seguito della crociata condotta da Pietro I re di Cipro nel 1365. Comunque, stabilizzatosi il quadro politico, riprese il flusso intenso e costante dei pellegrini che da Venezia partivano per Giaffa come dimostra la ricca produzione di *itineraria* e di *descriptiones* della Terrasanta. I Francescani nel guidare i pellegrinaggi puntarono sulla *pietas* e sulla *devotio*, mentre la nutrita lista delle relazioni di pellegrinaggi sta ad indicare che il numero dei fedeli i quali annualmente si recavano nei Luoghi Santi era particolarmente consistente, anche se il pellegrinaggio in Terrasanta nei secoli XIV-XV rimase un fatto elitario: non a caso ad esso si affiancano le pratiche sostitutive di cui rimangono non pochi

[38] M. Sensi, *Pellegrini al Santo Sepolcro fra Tre e Quattrocento*, in *Militia Sancti Sepulcri. Idea e Istituzioni* ... cit., pp. 233-262.

[39] *Ivi*, pp. 234-236.

[40] *Ivi*, pp. 236-238.

esempi, non ultimi quelli relativi a viaggi immaginari, a quelli che Cardini ha chiamato della *Jerusalem translata* [41].

Comunque la nutrita lista delle relazioni di pellegrinaggio – fra Tre e Quattrocento si contano circa 360 relazioni di viaggio – sta ad indicare che il numero dei fedeli i quali annualmente dall'Europa si recavano nei Luoghi Santi era particolarmente numeroso. Dai resoconti dei viaggi risulta che i viaggiatori quanto alla nazionalità erano in prevalenza francesi e tedeschi, ma vi erano anche italiani e altri ancora provenienti da altre regioni d'Europa [42].

Accanto al pellegrinaggio nei secoli del tardo medioevo si colgono segni di mutamento anche nella pratica della cavalleria. Questa non è più concepita secondo quei criteri e quelle idealità che avevano trovato concreta applicazione negli Ordini religioso-militari, ma ormai come uno *status symbol* di rilevanza sociale, prerogativa dei ceti borghesi e della nobiltà senza peraltro alcuna regola, anche se non immemori degli ideali della Crociata e impegnati a promuovere il riscatto dei Luoghi Santi e a favorirne l'accesso e la conservazione.

Comunque l'investitura dei cavalieri, del Sepolcro di Cristo, che risulta piuttosto limitata nel XIV secolo registra un cospicuo incremento nel secolo successivo [43].

Un ultimo segno di mutamento tipico del tardo medioevo è senza dubbio l'indizione e la celebrazione del primo giubileo della Cristianità, anche se riconducibile sotto certi aspetti all'antica pratica del viaggio a Roma per visitare le memorie apostoliche costitute dai venerati sepolcri degli Apostoli Pietro e Paolo.

A scorrere le affermazioni sia di un testimone oculare di quegli avvenimenti, il cardinale Jacopo Caetani Stefaneschi del titolo di San Giorgio al Velabro e autore del Trattato del Centesimo o dell'anno giubilare, sia di un pellegrino d'eccezione, Giovanni Villani, cronista attento e letterato coltissimo, si coglie l'ampiezza di quel fenomeno cui partecipò l'intera cristianità.

«Per la qual cosa, riferisce il Villani, gran parte dei Cristiani, che allora vivevano, fecero il detto viaggio così femmine come uomini di lontani e diversi paesi. E fu mirabil cosa che fosse mai stata vista nell'assistere in Roma, oltre che al popolo romano, duecentomila pellegrini, senza contare quelli che erano per i campi andando e tornando, e tutti erano forniti e contenti di vettovaglie giustamente, così i cavalli come le persone, ed io il posso testimoniare che vi fui presenti e vidi» [44].

[41] Si veda in questo volume la relazione di F. CARDINI, *I viaggi immaginari*.

[42] M. SENSI, *Pellegrini al Santo Sepolcro* ... cit., pp. 248-249.

[43] I. MANCINI, *La Custodia di Terra Santa e l'investitura dei Cavalieri del Santo Sepolcro*, *Ivi*, pp. 289-303.

A questo punto conviene sostare anche perché il viaggio non è ancora iniziato e il cammino si presenta lungo con tappe e traguardi di grande suggestione.

Percorrendo strade e sentieri di ogni parte d'Europa, sperimenteremo mezzi di trasporto terrestri e marittimi, constateremo difficoltà e pericoli e, per le rotte marittime, proveremo brividi e paure per l'incombente assalto di pirati e corsari, seguiremo gli spostamenti di diplomatici e di ambasciatori, di corti imperiali, principesche e sovrane, ascolteremo le voci di mercanti preoccupati delle sorti delle loro merci e della loro collocazione nei mercati, nelle fiere, nei porti, ci accoderemo alle torme studentesche nelle loro *peregrinationes* accademiche *studiorum causa* e incontreremo poveri ed emarginati, religiosi e questuanti, donne e fanciulli, pellegrini e uomini di malaffare, individui senza patria e senza nome, monaci e chierici e anche chi ricorre al viaggio immaginario per rifugiarsi nell'utopia e nel mistero o per appagare il desiderio di evasione da una realtà matrigna e ingrata magari ancorando le proprie inquietudini alle certezze della fede.

A questo punto ci accorgeremo che la storia degli uomini prima di identificarsi in luoghi definiti, in coordinate spaziali, in approdi fisicamente e geograficamente individuabili, si caratterizza per i percorsi vissuti secondo i parametri della propria cultura, nella irrepetibilità e singolarità del proprio modo di essere e nelle emozioni non livellate nelle esperienze comuni.

E, allora, buon viaggio!

[44] G. VILLANI, *Nuova Cronica*, a cura di G. PORTA, II, Parma 1997, pp. 57-58. Il significato della testimonianza del Villani è stata di recente analizzata da M. MIGLIO, *Romei a Roma*, in *La storia dei Giubilei*, vol. I, 1300-1423, Roma 1997, pp. 90-103. Per il *De centesimo seu iubileo anno* si veda A. ILARI, *Jacopo Stefaneschi, De centesimo seu iubileo anno. Testo latino e traduzione*, a cura di A. ILARI, *Ivi*, pp. 198-215; G. RAGIONIERI, *Un cardinale testimone del primo giubileo. Jacopo Stefaneschi e il De centesimo*, *Ivi*, pp. 216-223.

THOMAS SZABÓ
Gottinga

VIABILITÀ TERRESTRE, MAGGIORE E MINORE, NELL'EUROPA CENTRALE *

Le vie di comunicazione sono una struttura apparentemente tanto banale, e fanno talmente parte della nostra esperienza quotidiana, che ci si dimentica facilmente del loro ruolo fondamentale per ogni manifestazione di civiltà.

Il loro significato per la nostra vita quotidiana si può capire solo se ci si mette lo zaino sulle spalle, si esce di città, ci si lascia dietro le strade asfaltate e ci si incammina per i viottoli di campagna e i sentieri nei boschi – e magari non in estate, ma nella brutta stagione, per fare trekking verso una meta lontana. Solo in queste condizioni, quando si cammina su strade polverose, piene di buche e cosparse di sassi, su strade che, d'autunno, si coprono di fango, nel quale si sprofonda fino alle caviglie, e che, d'inverno, solcate dai veicoli, gelano, rendendo il percorrerle un'avventura per l'uomo e ancor più per gli animali, che rischiano continuamente di rompersi una zampa – solo allora si sperimentano i disagi provati dai contadini in tempi lontani, quando volevano raggiungere i loro campi, o le difficoltà dei pellegrini, dei mercanti e di ogni altro tipo di viaggiatori del medioevo; solo così, dunque, si comprende appieno la funzione basilare delle strade. Perché esse sono, fin nelle loro più esigue diramazioni, il presupposto per tutte le nostre attività che richiedano uno spostamento e perché esse funzionano, a seconda delle loro condizioni, da freno o da acceleratore di ogni scambio.

Nonostante questo loro ruolo fondamentale, nel medio evo le vie di comunicazione furono fatte oggetto solo relativamente tardi di una maggiore attenzione da parte della società. In questa sede ci siamo proposti di esaminare, in grandi linee, il loro emergere nelle nostre fonti non perdendo di vista, nel contempo, la situazione nell'Europa settentrionale.

Tratterò in primo luogo, sia pur brevemente, dei grandi itinerari, per esaminare poi la situazione generale della viabilità in In-

* Ringrazio Giulia Barone per la revisione del testo italiano.

ghilterra, Francia, Germania e infine in Italia, per concludere con un accenno alla viabilità minore.

1. Gli Itinerari

La grande viabilità compare per la prima volta nelle fonti del medio evo europeo alla fine del X secolo, e più precisamente nell'itinerario dell'arcivescovo Sigerico di Canterbury del 990 [1]. Il motivo per cui Sigerico fece annotare con precisione i nomi delle ottanta località in cui fece tappa tra Roma e la costa della Manica fu probabilmente costituito dal bisogno, avvertito non solo da lui ma anche dai suoi predecessori, di avere a disposizione notizie più sicure su questo itinerario tradizionale, percorso da tutti gli arcivescovi di Canterbury che andavano a Roma per ottenere il pallio.

Il successivo itinerario conservato è della metà del XII secolo e fu compilato da Nicola di Munkathvera: in esso viene descritto il classico percorso seguito dagli scandinavi, attraverso la Germania, per raggiungere Roma e la Terra Santa [2]. Gli appunti dell'abate islandese ci fanno conoscere due percorsi alternativi attraverso la Germania e ci offrono, insieme alla lista di complessivamente 100 tappe, anche informazioni per così dire "turistiche".

Coll'itinerario dell'abate Alberto di Stade, del 1240 circa, si apre un nuovo capitolo nella storia degli itinerari. Alberto descrive tre

[1] *Memorials of Saint Dunstan Archbishop of Canterbury*, ed. W. STUBBS («Rerum Britannicarum Medii Aevi Scriptores», Rolls Series 63) 1857, pp. 391-395. Dei numerosi saggi che si occupano dell'itinerario cfr. J. JUNG, *Das Itinerar des Erzbischofs Sigeric von Canterbury und die Straße von Rom über Siena nach Luca*, in «Mitteilungen des Österreichischen Instituts für Geschichtsforschung», 25 (1904), pp. 1-90; F.P. MAGOUN, *An English Pilgrim-Diary of the Year 990*, in «Mediaeval Studies», 2 (1940), pp. 231-252; I. MORETTI, *La Via Francigena in Toscana*, in «Ricerche Storiche», 7 (1977), pp. 383-406; R. STOPANI, *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme, Compostela*, Firenze 1991, pp. 43-56. Cfr. *Bibliografia della via Francigena*, in «De strata francigena», III (1995).

[2] *Landafraedi*, in *Alfraedi Islenzk. Islandsk encyklopaedisk litteratur, I cod. mbr. am. 194, 8vo*, udgivet ved KR. KÅLUND («Samfund til udgivelse af gammel nordisk litteratur», XXXVII), Kobenhavn 1908, pp. 3-31. Per l'interpretazione del testo cfr. F.P. MAGOUN, *The Pilgrim-Diary of Nikulás of Munkathverá: The Road to Rome*, in «Mediaeval Studies», 6 (1944), pp. 314-354, dove si trova una traduzione inglese del testo; cfr. anche STOPANI, *Le vie di pellegrinaggio* ... cit., pp. 57-72.

vie che, dalla Germania del nord, attraversano le Alpi suddividendosi in cinque ramificazioni, per confluire nell'Italia settentrionale in tre rami principali che si unificheranno in Toscana. La novità di questo testo non consiste solo nella pluralità dei percorsi e nel gran numero di tappe elencate – Alberto ne cita circa 220 – ma nel fatto che egli indica anche le distanze fra una tappa e l'altra, sottovalutando però la distanza da percorrere per raggiungere Roma, (2317 chilometri), dell'11 per cento [3].

Un nuovo "salto di qualità» ci è offerto dal cosiddetto itinerario di Bruges, della seconda metà del XV secolo, che descrive 91 itinerari attraverso l'Europa – dalla Spagna alla Russia e dai paesi scandinavi fino all'Italia – spingendosi fino all'Africa settentrionale, la Siria e la Turchia, e indicando sempre le distanze [4].

La tradizione degli itinerari continua nel XVI secolo, in – diremmo oggi – formato tascabile con *La Guide des chemins de France* de Charles Estiennes (1552) [5] o con il libretto di viaggio di Jörg Gail (1563) [6], ambedue nel minuscolo formato di 6 per 8 centimetri, ma spessi (circa 120 fogli); il secondo riporta ben 160 vie di comunicazione, lungo le quali era indicata la presenza di 2400 fra città o altre forme di insediamento.

La carta stradale fa invece la sua prima comparsa nel 1360 in Inghilterra. Si tratta della cosiddetta *Gough Map* che riporta circa 600 siti e una rete stradale di oltre 4000 chilometri con l'indicazione delle distanze fra una località e l'altra [7].

[3] *Monumenta Germaniae Historica* (d'ora in poi *MGH*), «Scriptores» 16, pp. 335-340. Cfr. H. KRÜGER, *Das Stader Itinerar des Abtes aus der Zeit um 1250 I.*, in «Stader Jahrbuch», 1957, pp. 71-124; IDEM, *Das Stader Itinerar des Abtes aus der Zeit um 1250 II.*, in «Stader Jahrbuch», 1958, pp. 87-136; IDEM, *Das Stader Itinerar des Abtes aus der Zeit um 1250 III.*, in «Stader Jahrbuch», 1959, pp. 39-76; STOPANI, *Le vie di pellegrinaggio*, cit., pp. 97-108. KRÜGER, *Itinerar* I, pp. 119 f. riferisce la distanza complessiva con 2080,5 invece di 2059 chilometri.

[4] Itinéraire de Bruges (XVe siècle), in *Le livre de la description des pays de Gilles le Bouvier, dit Berry*, ed. E.T. HAMY, Paris 1908, pp. 161-237; cfr. R.H. BAUTIER, *Recherches sur les routes de l'Europe médiévale*, in «Bulletin philologique et historique» 1960, pp. 118-121, 134-137, ora in IDEM, *Sur l'histoire économique de la France médiévale. La route, le fleuve, la foire*, (Variorum) 1991, pp. 99-143.

[5] CHARLES ESTIENNE, *La Guide des chemins de France de 1553*, ed. par J. BONNEROT, Paris 1936 [Slatkin Reprint, Genève, Paris 1978].

[6] H. KRÜGER, *Das älteste deutsche Routenhandbuch. Jörg Gails «Raißbüchlin». Mit 6 Routenkarten und 27 2 Originalseiten im Faksimile*, Graz 1974.

[7] E.J.S. PARSONS, *The Map of Great Britain, c. AD 1360, known as the Gough Map* («Royal Geogr. Soc. Reproductions of early manuscript maps» 4), London 1958;

Gli esempi successivi provengono dalla Germania ove, a Norimberga, nel 1500, vide la luce una carta delle vie per Roma e, nel 1501, una carta delle vie dell'Impero. Sulle due carte, la seconda delle quali è stampata su un foglio di 30 centimetri per 40, le strade sono rappresentate da file di puntini, ognuno dei quali equivale ad un miglio tedesco, cioè circa 7 chilometri. Grazie a questa carta, che riportava 830 città, si poteva progettare a tavolino l'itinerario da scegliere per raggiungere una determinata meta, selezionare i centri di pellegrinaggio da visitare – indicati col simbolo di una piccola chiesa colorata – calcolare le distanze da percorrere e le ore di luce su cui si poteva contare d'estate, indicate sul margine della carta per ogni meridiano d'Europa [8].

Da questi esempi, che naturalmente non sono esaustivi, si ricava l'impressione che l'impulso a compilare itinerari venga dato sì dai pellegrinaggi, ma che sia stato poi il mondo del commercio a provvedere al loro ulteriore perfezionamento. Colpisce però il fatto che i sistemi per orientarsi sulle vie di comunicazione terrestri sembra siano stati monopolio degli abitanti dell'Europa settentrionale, mentre il sapersi orientare per mare rimase ambito di competenza esclusiva dei popoli latini, come dimostrano i portolani, le carte che insegnano a muoversi per mare.

La prospettiva finora esaminata, quella della rete viaria, vista con gli occhi dei viaggiatori che cercavano di orientarsi, mostra però solo una parte della problematica. L'altro aspetto della questione, e cioè quello delle strade come problema pratico e quotidiano, da risolvere da parte delle autorità, emerge nelle fonti – se si tralasciano i fugaci accenni delle *leges* barbariche – solo nel XII secolo.

2. *L'Inghilterra*

L'esempio più precoce di questo tipo di interessi lo troviamo in Inghilterra, dove la legislazione regia si occupa delle vie di comunicazione già all'inizio del XII secolo.

P.B. HINDLE, *The Towns and Roads of the Gough Map (c. 1360)*, in «The Manchester Geographer», I (1980), pp. 35-49.

[8] H. KRÜGER, *Des Nürnberger Meisters Erhard Etzlaub älteste Straßenkarten von Deutschland*, in «Jahrbuch für fränkische Landesforschung», 18 (1958), pp. 1-286.

Nelle leggi di Enrico I, le cosiddette *Leges Henrici* del 1115 circa [9], la problematica viaria appare sotto tre aspetti: in primo luogo si bandisce la pace per chi percorrerà la *via regia*; si promulgano le pene per assalti [10] o per assassini ivi commessi [11]. In secondo luogo, si definiscono le dimensioni della *via regia*, che dev'essere tanto larga che su di essa possano passare contemporaneamente due carri o sedici cavalieri armati [12]. Infine, si sancisce l'inviolabilità del percorso stradale: nessuno potrà né chiudere, né deviare o danneggiare una via di questo tipo e chi per caso si attentasse a farlo sarebbe punito come «rompitore della strada» [13].

«Pace e libera circolazione sulle vie regie»; così si potrebbero riassumere queste misure. Bisogna però aggiungere che di *vie regie* in Inghilterra se ne contavano solo quattro e che i regolamenti appena citati *stricto sensu* si riferivano solo ad esse. Ma le norme relative alla pace valevano anche per le altre vie di comunicazione, con la sola differenza che sul loro rispetto avrebbero dovuto vegliare non il re ma gli ufficiali delle rispettive contee: il *comes* e il *vicecomes* [14]. Questa è la situazione per tutto il XII e per la maggior parte del XIII

[9] *Leges Henrici primi*, edited with translation and commentary by L.J. DOWNER, Oxford 1972.

[10] *Ivi*, c. 80, 2; «Si in via regia fiat assultus super aliquem, forestel est et C solidis emendetur regi maxime si ibi calumpniam habeat ut divadietur vel retineatur ibi malefactor, vel si est in socna regis».

[11] *Ivi*, c. 91, 4: «Si murdrum in campis patentibus et passim accessibilibus inveniatur, a toto hundreto communiter, non solum ab eo cuius terra est, suppleatur; si in divisis accidat, utrimque pertranseat; si in via regia sit, inde componat cuius terra adiacebit».

[12] *Ivi*, c. 80, 3: «Tanta debet esse, ut inibi duo carri sibi possint ad invicem obviare, et bubucli de longo stumbli sui possint assimulare, et XVI milites possint equitare de latere, armati».

[13] *Ivi*, c. 80, 3a: «Et via regia dicitur que semper aperta est, quam nemo conclaudere potest vel avertere muris suis, que ducit in civitatem vel burgum vel castrum vel portum regium»; *ivi*, c. 80, 5a: «Stretbreche est si quis viam frangat concludendo vel avertendo vel fodiendo»; *ivi*, c. 80, 5: «Stretbreche C solidis emendetur».

[14] *Leges Edwardi Confessoris* c. [12,7] (in F. LIEBERMANN, *Die Gesetze der Angelsachsen* I., 1903 [Reprint Aalen 1960], p. 639): «Pax autem quator chiminorum et aquarum predictarum sub maiori iudicio quod superius diximus continetur... [12, 9]: Ceteri chimini de civitatibus ad civitates de burgis ad burgos, per quos homines vadunt ad mercata vel alia negotia sua, sub lege comitatus sunt. [12, 10]: Et si quid operis ad disturbationem corum crigitur, solo tenus deponatur, et chimini reparentur, et secundum legem comitatus erga comitem et vicecomitem emendetur».

secolo. Solo alla fine del Duecento si comincia, sempre per iniziativa dell'amministrazione regia, ad occuparsi anche dello stato materiale delle strade. In un primo tempo si controlla se la larghezza delle *vie regie* corrisponda alle misure stabilite [15], più tardi, a partire dagli anni trenta del XIV secolo, si comincia a far riparare il fondo stradale. Questo tipo di lavori fu una novità, introdotta dai funzionari regi, ai cui ordini la popolazione non osava opporsi [16].

D'altro canto, la sollecitudine dei pubblici poteri riusciva solo parzialmente a migliorare lo stato della rete viaria. Accanto ai controlli dell'amministrazione regia emergono iniziative da parte di istituzioni pie od ecclesiastiche, che cercavano di rimediare ai disagi nell'ambito del loro limitato orizzonte. Nel XIV secolo conosciamo eremiti che curavano la manutenzione di tratti difficoltosi di alcune vie e sappiamo inoltre che l'arcivescovo di Canterbury concesse in due occasioni indulgenze (1389, 1396) a tutti coloro che facessero offerte in denaro per la riparazione di strade [17].

Gli sviluppi successivi non sono del tutto chiari. Sta di fatto però che nel XVI secolo una legge del Parlamento ordinò che «all sorts of common people» dovesse dedicare sei giorni all'anno alla riparazione delle strade e che questi lavori consistevano nel ripulire i fossati a lato delle strade e parzialmente nel lastricarle. L'autore cui dobbiamo questa notizia, un certo William Harrison (1587), osserva però che gli abitanti dei distretti pievani lavoravano così pigramente che la loro attività equivaleva a soli due giorni lavorativi. D'altro canto, Harrison si lamenta anche del fatto che gran parte delle strade fosse stata ridotta da chi abitava lungo il suo percorso alla metà o ancor meno della larghezza prescritta [18].

3. *L'Impero a nord delle Alpi: la Germania*

Anche nel *regnum Theuthonicum* il tema "strada" compare nelle fonti prima dal punto di vista del mantenimento della pace e solo in un secondo tempo da quello della manutenzione.

[15] TH. SZABÓ, *Comuni e politica stradale*, Bologna 1992, p. 64.

[16] *Ivi*, p. 65 s.

[17] Cfr. il rinvio di C.T. FLOWER, *Public Works in Medieval Law* («Selden Society», vol. 32), 1915, p. XXII sulle indulgenze di Canterbury degli anni 1170-1536 edite da lui nel «Wiltshire Archaeological Magazine», vol. XXXVIII, p. 22.

[18] *The Description of England by William Harrison*, ed. by G. EDELEN, (Conell University Press) Ithaca, New York 1968, pp. 443-444.

Qui, sin dagli anni ottanta dell'XI secolo è conservata una serie di «paci territoriali» che riprendono la tradizione della «tregua dei» di origine francese. La peculiarità di questa tradizione, che iniziò a Le Puy nel 994, consiste nel fatto che, in un primo momento, la pace veniva garantita a categorie di persone – monaci, mercanti, contadini – e solo in una seconda fase, dalla metà dell'XI secolo, anche a luoghi, cioè alle chiese e alle loro dipendenze. Nel solco di questa tradizione si iscrive ancora la cosiddetta Pace Renana del 1179, che garantiva protezione, oltre che a persone – chierici e monaci, donne e mercanti, contadini, cacciatori ed ebrei – ed ai luoghi testé citati, anche a villaggi e mulini [19]. Si deve però aspettare fino al 1223, fino alla Pace territoriale Sassone, perché la pace sia estesa anche a strade e fiumi [20].

Da questa data, le vie di comunicazione appaiono in tutte le paci territoriali come un'area di pace, posta sotto la tutela del re. Così, a cent'anni di distanza dalle inglesi *Leges Henrici*, anche in Germania il compito di mantenere la pace sulle strade venne attribuito al sovrano.

La pace, lungo le strade, non era messa in pericolo solo da briganti o dalle guerre private della nobiltà, ma anche da motivi abbastanza banali. La Pace Generale proclamata da Federico Barbarossa nel 1152, più tardi la Pace Renana del 1179, cinquant'anni dopo la Pace Territoriale Sassone del 1223 e altre fonti ci rivelano l'esistenza di conflitti sia tra i viaggiatori e i proprietari delle terre lungo le vie che tra i diversi utenti della strada. Le Paci

[19] MGH, *Const.* I, p. 381 no. 277: «Innovatio pacis Franciae Rhenensis (1179 Febr. 18): Fridericus Dei gratia Romanorum imperator ... Huius autem pacis forma est: c. 1. Ville, villarum habitatores, clerici, monachi, feminae, mercatores, agricole, molendina, Iudei qui ad fiscum imperatoris pertitent, venatores et ferarum indagatores, quos weidelude dicimus, omni die pacem habeant, nisi hii qui laqueos tendunt et compedes ponunt, qui nullo die aut loco pacem debent habere».

[20] MGH, *Const.* II, p. 394 no. 280: «Renovatio pacis antiquae saxonicae (1223 maggio): Hec est forma pacis quam dominus imperator precepit renovari. c. 1. Clerici, monachi, mulieres, moniales, agricole, iusti venatores, piscatores, Iudei omni die et tempore firmam pacem habebunt in personis et in rebus. c. 2. Ecclesie, cimiteria, aratra, molendina et ville infra sepes suas eandem pacem habebunt. c. 3. Strate omnes cum in terra tum in aqua eandem pacem et ius habebunt, quod ab antiquo habuerunt... c. 8. Viator, in via pedem unum tenens, equo suo segetes gladio, cultello vel falce potest incidere et equum suum fessum reficere, ita quod nichil inde deferat. Si autem segetes aliter inciderit vel aliquid inde detulerit, pacem violavit, fur suspendetur».

stabiliscono infatti che ai viaggiatori sia lecito di far riposare e nutrire i cavalli stanche e affamati raccogliendo il foraggio che potranno tagliare, col coltello o la falce, tenendo un piede fermo sull'orlo della strada. Ma chi taglierà il foraggio, spingendosi più oltre, dovrà essere impiccato come ladro [21]. E questa stessa misura si trova anche nelle consuetudini della Sassonia, nel cosiddetto *Sachsenspiegel*, compilato da un privato intorno al 1224-25 [22].

Il *Sachsenspiegel* stabilisce inoltre la larghezza che avrebbero dovuto avere le vie e regola le questioni di precedenza. Secondo la nostra fonte, la *via regia* dovrà essere tanto larga da consentire il passaggio contemporaneo di due carri. Ciò non bastava, a quanto sembra, ad evitare litigi. Perché cosa si sarebbe dovuto fare se entrambi i carri si fossero tenuti al centro della strada? Chi avrebbe dovuto cedere il passo all'altro? Leggendo cose simili vengono in mente analoghe scene tra studenti nelle strette viuzze delle città universitarie tedesche del XVIII secolo. Chi abbandonerà la propria linea di marcia e metterà piede nello scolo di acqua fangosa per fare posto a chi gli viene incontro? Tra gli studenti la questione veniva sistemata di solito con una sfida a duello, che si svolgeva altrove. Il *Sachsenspiegel*, intorno al 1225, non risolve la questione con un sistema di circolazione a destra o a sinistra, ma stabilendo che il carro vuoto deve dare la precedenza a quello carico, o il meno carico al più carico, e che il viaggiatore a cavallo deve cedere il passo al carro e il pedone al cavaliere. Se invece la questione si

[21] MGH, *Const.* I no. 140 (1152) c. 20: «Quicunque per terram transiens equum suum pabulare voluerit, quantum propinquius secundum viam stans amplecti potuerit ad refectionem et respirationem equi sui, impune ipsi equo porrigat»; *Ivi, Const.* I no. 277 (1179) c. 13: «Si viator equitans necesse habuerit pascere equum suum, pedem unum ponat in via et falce vel cultro quantum expedit de frugibus resecet et in via equum suum reficiat et inde nil de frugibus deferat, gramen non incidat, sed in ipso gramine equum suum quod satis est pascat»; *Ivi*, Const. II no. 284 (1224?) c. 8: «Viator, in via pedem unum tenens, equo suo cultello, gladio vel falce segetes incidere potest, ut ipsum reficiat, ita quod nichil inde deferat. Si autem segetes aliter inciderit et aliquid inde detulerit, pacem violavit, fur suspendetur».

[22] *Sachsenspiegel. Landrecht*, hg. K.A. Eckardt (MGH, *Fontes iuris germanici antiqui*, n. s. 1,1) Göttingen 1973, II 68: «Irleget deme wechverdegen manne sin pferd, he mut wol sniden korn unde eme geven, alse verre alse he it reken mach stande in deme wege mit eneme vute; he ne scal it aver nicht dannen vuren»; per la datazione cfr. Friedrich Ebel, *Sachsenspiegel*, in «Handwörterbuch für Rechtsgeschichte», vol. 4, 1990, coll. 1229.

pone ai piedi di un ponte – che è normalmente a senso unico – la precedenza spetta a chi è arrivato prima [23].

Le regole descritte nel *Sachsenspiegel* rispecchiano, in primo luogo, consuetudini in uso in Sassonia nel secondo e terzo decennio del XIII secolo. Nei decenni successivi si può presupporre che esse siano state in vigore anche nei territori confinanti con la Sassonia, e non solo in Germania ma persino nei territori slavi. La codificazione dello scabino sassone Eike von Repgow, infatti, acquistò presto una grande autorità, e fu tradotta non solo nei dialetti svevo e francone, ma fu presa come esempio anche nella redazione di statuti non solo di città tedesche, ma anche polacche e persino ucraine.

I problemi legati ad un uso pacifico delle strade erano dunque in primo piano. Alle loro condizioni materiali si dedicò invece minore attenzione. Nella Pace territoriale del 1235, valida per tutto l'Impero, si trova solo un fugace accenno al problema: si stabilisce infatti che chi riscuote pedaggi sia responsabile anche della manutenzione di ponti e strade – e della sicurezza di chi vi passa e delle loro merci [24]. L'accento sembra però essere posto più che sui lavori di manutenzione sulla responsabilità nei confronti dei viaggiatori.

Le notizie pervenuteci in merito a lavori di manutenzione stradale sono rare e si rinvengono soprattutto nella documentazione comunale. Dalla fine del XIII secolo, nelle città portuali dell'Hansa tedesca, è documentata la diffusione di lasciti testamentari per la riparazione di strade [25]. Dalla fine del XIV secolo, fanno la loro comparsa anche pie iniziative, ad esempio da parte di eremiti che si stabiliscono lungo determinati assi commerciali e ne curano la manutenzione [26].

[23] *Ivi*, II 59 §3: «des koninges strate scal sin also breit, dat en wagen deme anderen rumen moge. De idele wagen scal rumen deme geladenem, unde de min geladene deme swaren. De ridene wike deme wagene, unde de gande deme ridene; sint se aver in enem engen wege oder op ener brugge, oder jaget men enen ridene oder to vute, so scal de wagen stille stan bit <dat> se mogen vore komen. Swelk wagen <aller> erst op de brugge kumt, de scal <aller> erst over gan, he si idel oder geladen».

[24] MGH, *Const.* II, p. 244 no. 196, Constitutio pacis (1235 Aug. 15): c. 7 «... Receptores vero teloneorum tam in terris quam in aquis modo teneri volumus ad reparationem poncium et stratarum, transeuntibus et navigantibus, a quibus telonea accipiunt, pacem, securitatem et conductum, ita quod nichil amittant, quatenus durat districtus eorum, prout melius possunt fideliter procurando».

[25] Cfr. *Urkundenbuch der Stadt Lübeck*, vol. I, pp. 485-487 no. 533 (1289 apr. 7).

[26] *Das Marienburger Treßlerbuch der Jahre 1399-1409*, hg. E. Joachim, 1896, pp. 71, 469, 539; *Hildesheimische Stadtrechnungen*, ed. R. Doebner, vol. II (*Urkundenbuch der Stadt Hildesheim* vol. VI), 1896, *passim*.

A parte pie attività, conosciamo anche esempi di comuni che provvedono alla cura di vie di comunicazione all'interno del loro territorio. Tutto sommato si ha però l'impressione che la manutenzione delle strade da parte dei villaggi e dei comuni adiacenti al loro tracciato diventi la regola solo verso la fine del XV secolo, cioè solo col rafforzamento dei principati territoriali [27].

4. La Francia

Per farci un'idea della situazione della rete stradale francese abbiamo a disposizione notizie molto simili a quelle tramandate dal *Sachsenspiegel*. Si tratta di consuetudini regionali, delle *Coutumes de Beauvaisis*, compilate nel 1283 da Philippe de Beaumanoir su incarico di Roberto, conte di Clermont e figlio di Luigi IX [28].

Alle strade, nelle *Coutumes de Beauvaisis*, è dedicato un intero capitolo, molto più lungo e dettagliato degli analoghi passi del *Sachsenspiegel*. In esso Beaumanoir tratta della larghezza delle vie, delle questioni di precedenza, della responsabilità in caso di risarcimento di vittime del brigantaggio, del problema della manutenzione delle strade e, infine, degli oggetti persi sulla via [29].

Beaumanoir distingue cinque categorie di vie di comunicazione: sentieri, carrarecce, vie, *chemins* e *chemins roials*. I sentieri sono larghi quattro piedi, le carrarecce otto, le vie sedici e i *chemins roials* trentadue. Tradotto nelle attuali misure, i sentieri misuravano 1 metro e 30, le carrarecce 2 metri e 60, le vie 5 metri e 20, i *chemins* 10 metri e 40 i *chemins roials* 20 metri e 80.

Si è molto discusso su questo passo di Beaumanoir, e le sue indicazioni sono state giudicate poco attendibili. Va notato però che la larghezza dei *chemins roials*, delle *vie regie*, corrisponde alle misure indicate nelle *Leges Henrici*, secondo le quali, in Inghilterra, la *via regia* doveva essere tanto larga da consentire a sedici cavalieri armati di procedere affiancati. D'altro lato, il nostro autore non è un personaggio qualsiasi. Beaumanoir fu un alto funzionario della Contea di Clermont, che conosceva bene la situazione e che distingueva fra norma e prassi. Egli fu ben consapevole del fatto che le cifre da lui fornite erano misure ideali, che in molti casi non corrispondevano alla realtà, alle quali comunque, quando possibile, si doveva cercare di avvicinarsi. Beaumanoir, come si vede anche in altro caso, è molto realista: quando parla di manutenzione delle vie, egli afferma che la loro larghezza dovrebbe essere uguale su tutto il loro tracciato. E per stabilire quanto sia larga la via, consiglia di non prendere le misure nelle vicinanze del villaggio, dove la via è più larga, e neppure lontano dal villaggio, in piena campagna, dove la via di solito si restringe, ma in un punto mediano.

Anche nelle *Coutumes de Beauvaisis*, si accenna alle liti per questioni di precedenza, che però vengono risolte in modo diverso che in Sassonia. A detta del nostro autore, la precedenza spetta al carro che trasporta la merce più pregiata, e Beaumanoir ne spiega anche la ragione: se un carro con botti di vino si rovescia, il danno sarà maggiore che nel caso di un trasporto di pietre.

Per quanto riguarda la manutenzione delle vie di comunicazione, le *Coutumes* stabiliscono che essa spetti a tutti, ai nobili come ai chierici e ai semplici sudditi, con la sola differenza che le prime due categorie non prendono personalmente parte ai lavori, ma pagano un contributo.

Dei lavori da effettuare e dei miglioramenti concreti il nostro autore dice poco: le buche nella carreggiata vanno riempite con pietre e tavole, e se la strada è troppo malridotta per essere riparata, si deve spostarne il tracciato. In questo caso, gli abitanti dei terreni adiacenti devono cedere un pezzo della loro proprietà, per il quale saranno però indennizzati.

Ci interesserebbe sapere, naturalmente, con quale regolarità tali lavori venissero eseguiti. Dalle parole del Beaumanoir si capisce però che non dobbiamo aspettarci troppo. Perché, da un lato, si trattava di interventi abbastanza rudimentali e, dall'altro, i sudditi – come afferma il nostro autore – cercavano di sottrarsi ai loro obblighi, il che non è certamente segno di un sistema ben funzionante.

D'altra parte, grazie al Beaumanoir, veniamo a conoscere dettagli del tutto nuovi sul diritto vigente sulla strada. Il nostro autore testimonia del fatto che gli oggetti ritrovati sulla strada dovevano

[27] *1495: Württemberg wird Herzogtum. Dokumente aus dem Hauptsaatsarchiv Stuttgart zu einem epochalen Ereignis*, a cura di S. Molitor, 1995, no. 24.

[28] A. Wolf, *Gesetzgebung in Europa 1100-1500. Zur Entstehung der Territorialstaaten*, München 1996, p. 167.

[29] *Philippe de Beaumanoir, Coutumes de Beauvaisis*, a cura di A. Salmon, vol. I, 1899, §§718-740.

essere consegnati al signore del luogo, che li conservava finché il proprietario si faceva vivo. Gli oggetti posati sui bordi della strada dovevano invece essere considerati come deposti colà di proposito e non dovevano perciò essere toccati. Nel primo caso si trattava evidentemente dello smarrimento di oggetti mentre, nel secondo, di incidenti di trasporto, come la rottura dell'asse del carro, in conseguenza dei quali ci si trovava costretti a deporre temporaneamente i beni trasportati sui bordi della strada.

Per quanto riguarda la sicurezza, nelle "Coutumes" è presente la norma secondo cui, in caso di rapina, il danno doveva essere risarcito da chi abitava lungo il tracciato stradale.

Infine, l'autore tratta di una questione curiosa, se cioè delinquenti in fuga godano del diritto di asilo qualora tocchino la croce posta sul bordo della strada. Beaumanoir rifiuta questo tipo di asilo con l'argomento che, se si accettasse questa possibilità, il delinquente potrebbe pretendere asilo anche solo toccando la croce che porta al collo.

Le *Coutumes de Bouvaisis* descrivono probabilmente la situazione di un territorio-tipo in Francia e rispecchiano lo stato di cose in ambiente rurale, ma non necessariamente quello vigente in ambito commerciale e urbano. Infatti, la manutenzione delle strade fa la sua comparsa lungo i grandi assi commerciali del regno di Francia, che portavano verso le fiere della Champagne, più precocemente che altrove, e deve essere stata anche più efficace. Sulla strada Troyes-Sézanne, già nel 1203, ad esempio, il pedaggio di Baudement viene appaltato per sette anni a quattro imprenditori, a condizione che essi lastricassero la strada e costruissero due ponti [30].

A Provins, nel 1276, si istituì un pedaggio il cui ricavato sarebbe stato destinato alla riparazione di strade e ponti [31]. Dalla fine del secolo XIII, il re di Francia fece controllare lo stato delle strade del suo territorio da un suo funzionario e provvedere a che esse venissero riparate dalle comunità limitrofe e dai detentori dei pedaggi [32]. L'amministrazione reale non sembra però aver sempre funzionato bene.

[30] J. MESQUI, *Les routes dans la Brie et la Champagne occidentale: histoire et techniques*, 1980, pp. 148-150, 184-186.

[31] J. MESQUI, *Les routes* ... cit., p. 139.

[32] *Ivi*, pp. 167-168.

Nel 1332, ad esempio, alcuni mercanti di Gand si videro costretti a far riparare la strada per Senlis per facilitare i loro commerci con Parigi [33]. Nel XVI secolo, l'intervento dell'amministrazione reale era, a quanto pare, più sistematico in quanto, secondo una notizia del 1540, tutti i *balivi* erano obbligati a ispezionare le strade due volte all'anno e, secondo una notizia del 1552, era previsto anche il controllo delle attività dei *balivi* tramite ufficiali della corona [34].

5. *L'Italia*

Anche in Italia le strade emergono dall'oscurità solo nel XII secolo. Ma, a differenza di quanto avviene negli altri paesi europei, qui la documentazione si fa presto così ricca che, per la prima volta nel medioevo, ci si può fare una chiara idea della situazione generale della viabilità e dei suoi problemi quotidiani.

Questo è possibile, da una parte, grazie ad una documentazione precoce e abbondante, che ci informa su tutta una serie di singole situazioni, e, dall'altra, grazie alla produzione statutaria dei comuni, che descrive la cornice istituzionale del fenomeno e ci garantisce così che le nostre osservazioni isolate possano essere realmente estese a gran parte dell'Italia centro-settentrionale. Anche qui il problema delle strade emerge in un primo tempo come un problema di pace e di sicurezza, per diventare poi anche una questione di condizioni materiali.

Il potere imperiale, ed è questa una prima doverosa constatazione, svolge un ruolo marginale, tranne che agli inizi. La cosa, in fin dei conti, non sorprende, ma è indicativa della situazione generale del potere pubblico in Italia. È vero che, ad esempio, Enrico V – nel 1111 – ha confermato ai Torinesi che la strada per Roma avrebbe continuato ad attraversare la città e ha concesso loro la giurisdizione sulla via di comunicazione, cioè su pellegrini e mercan-

[33] H. PIRENNE, *Sozial und Wirtschaftsgeschichte Europas im Mittelalter*, München 1971, p. 90.

[34] J. MESQUI, *Les routes* ... cit., p. 169.

ti [35], e che Lotario III ha confermato loro il privilegio [36]. Ed è anche vero che Federico I, nel 1158, alla dieta di Roncaglia, fece definire le regalie dai quattro dottori bolognesi e che, fra i titoli dei diritti imperiali, appaiono anche le vie [37]. Ed è altrettanto vero che Federico II, dal 1239 in poi, ha istituito vari vicari generali, che erano responsabili anche della sicurezza delle strade [38]. Ma, a parte questi saltuari interventi, le questioni viarie furono campo d'azione quasi esclusivo dei Comuni.

Uno dei nostri primi esempi proviene da Piacenza, ove i consoli, secondo il Breve del 1167, giurarono di garantire la sicurezza delle strade e di fare sì che, in caso di brigantaggio, i mercanti riavessero le merci rubate [39]. A Siena, tra il 1179 e il 1210, l'analoga norma prescrive che i consoli debbano giurare di *regere et gubernare* le strade [40]. La stessa preoccupazione si avverte anche in alcuni trattati conclusi tra comuni, come nei patti della Lega Lombarda del 1170, conclusa tra Bologna, Modena, Reggio, Parma e Mantova o quelli della Lega di S. Genesio, conclusa nel 1197 tra le città toscane, nei quali i membri si impegnano a garantire la sicurezza delle strade del loro rispettivo territorio [41].

Sui mezzi messi in atto a garantire la sicurezza sulle strade, ci informano gli statuti del XIII secolo.

[35] F. Cognasso, *Documenti inediti e sparsi sulla storia di Torino* («Bibl. Soc. Stor. Subalp.», vol. LXV), Pinerolo, 1914, pp. 5 e ss., n. 5: «publicam stratam que de ultramontanis partibus per burgum Sancti Ambroxii Romam tendit, eundo et redeundo taurinensi civitati et omnibus eius incolis [...] et iusticiam transeuncium peregrinorum ac negociatorum [...] concessimus»; cfr. anche G. Barelli, *Le vie di commercio fra l'Italia e la Francia nel medio evo*, in «Bollettino Storico Bibliografico Subalpino», XII (1907), p. 130 e ss.

[36] MGH, DL III 106: «Statuimus et concedimus, ut strata penes ipsos sit nullusque alias eam divertere audeat vel presumat».

[37] MGH, DF I 237: «Regalia sunt hec: Arimanie, vie publice, flumina navigabilia et ex quibus fiunt navigabilia ecc.».

[38] Th. Szabó, *Comuni* ... cit., p. 125 e nei MGH, *Constitutiones* II i numeri 216, 217, 223, 266 ecc.

[39] A. Solmi, *Le leggi più antiche del comune di Piacenza*, in «Archivio Storico Italiano», 73.2 (1915), p. 62: Breve Consulum 1167: «Et bona fide operam dabo ut strate sicure sint mercatoribus et viatoribus, et res omnes hominum Placentie et comitatus que ablate fuerint vel auferentur per bonam fidem recuperabo».

[40] Cfr. *Viabilità e legislazione di uno Stato cittadino del Duecento. Lo Statuto dei Viarî di* Siena, a cura di D. Ciampoli e Th. Szabó, Siena 1992, p. 35.

[41] Th. Szabó, *Comuni* ... cit., p. 125.

Un primo espediente è definito nelle fonti con la formula «ad rumorem trahere» che, in caso di brigantaggio, obbligava i contadini a soccorrere l'assalito e ad aiutarlo a recuperare gli oggetti o le merci rubati. Inoltre, gli abitanti dei villaggi erano responsabili *in solido* della pace e della sicurezza del loro distretto: se il malfattore non veniva catturato e il maltolto recuperato, l'intera comunità doveva risarcire il danno.

In zone scarsamente abitate, il sistema naturalmente non poteva funzionare. In questi casi, il comune cercava di fondare "borghi nuovi", com'era previsto, negli statuti di Parma, lungo la strada Parma-Reggio o nel tratto appenninico della via Francigena, per citare solo questi esempi [42].

Lungo le strade dove anche questi sistemi si dimostravano insufficienti o in periodi particolarmente irrequieti, si provvedeva alla sicurezza con pattuglie armate, come facevano i comuni di Bologna e Pistoia per il tratto appenninico alla fine del XIII secolo [43], o come faceva Siena, nel XIV secolo, con l'istituzione dell'ufficio dello Scorridore delle Strade [44].

La rete stradale medievale era in gran parte retaggio dell'Antichità. Quale vantaggio ne abbiano ricavato i comuni medievali, è difficile dirlo. Tratti selciati antichi vi erano certamente conservati, come dimostra il termine *silex* che, a volte, veniva usato al posto di *via* [45]. Di una certa utilità furono probabilmente non tanto i singoli tratti lastricati ereditati dal passato – la cui utilità è discutibile – quanto il tracciato stesso, che, se era ancora in uso, doveva avere un fondo solido, che rendeva più facile ogni tipo di miglioria. La maggior utilità del passato consisteva però nell'esempio stesso offerto dall'antichità che, con i suoi avanzi ancora visibili, costituì sempre un punto di riferimento per nuovi progetti.

Il secondo grosso complesso di problemi fu dunque costituito dalle condizioni materiali delle vie di comunicazioni.

Il primo esempio d'intervento di un Comune nella grande viabilità ci è offerto da Pisa, dove il *Breve Consulum* del 1164 prevede

[42] *Ivi*, p. 130 e s.

[43] *Ivi*, p. 132 e ss.

[44] W.M. Bowsky, *A Medieval Italian Commune. Siena Under the Nine 1287-1355*, London 1981, p. 199.

[45] D. Olivieri, *Di alcune tracce di vie romane nella toponomastica italiana*, in «Archivio glottologico italiano», XXVI (1934), pp. 185-208.

la riparazione di tre vie del territorio [46]. Lavori del genere sono da ipotizzare anche negli altri comuni di quest'epoca, anche se solo dal XIII secolo disponiamo di notizie sicure e relative ad aree più vaste. È solo grazie alla legislazione statutaria che conosciamo tutto un ventaglio di provvedimenti presi dal Comune per la tutela e il miglioramento della rete stradale.

A Treviso, nel 1231, vengono minacciati di multa tutti coloro che ostruissero la strada. A Reggio, nel 1242, si ordina di tenere le strade della diocesi sgombre e a Padova, nel 1265, si decreta che le strade occupate dovessero essere riaperte [47]. In tutti e tre i casi il tracciato della strada doveva essere chiaro: si trattava solo di ritornare allo stato precedente. La larghezza delle strade nell'Italia settentrionale, cioè a Pomposa, Padova, Modena e Bologna, è compresa di regola tra gli 11 e i 22 piedi, cioè tra circa 3 metri e 30 e 6 metri e 60 [48]. Queste prescrizioni ci inducono a ritenere che si trattava o di allargare le strade, che si restringevano in alcuni tratti, o di riaffermare che la loro larghezza doveva rispondere alla normativa.

Lavori di ordinaria manutenzione a Padova, Parma, Reggio e Siena consistettero ad esempio nel rettificare ed allargare il piano stradale, nello scavare fossati laterali, dai quali si ricavava la terra che veniva impiegata per colmare le buche nella carreggiata e per rialzare l'argine stradale. In certe zone le dimensioni di questi lavori sono impressionanti. Gli statuti di Parma della seconda metà del XIII secolo prevedevano ad esempio che, lungo la strada per Cremona, i fossati su entrambi i lati della strada dovessero essere larghi 8 braccia (circa 4,80 metri) e profondi 4 braccia (circa 2,40 metri). Gli statuti di Ivrea del 1329 prevedevano invece che i fossati lungo una strada fossero larghi circa 3,20 metri e profondi circa 2,10 metri [49].

Dopo aver colmato le buche e livellato la carreggiata, in molti casi si gettava uno strato di ciottoli sulla superficie stradale. Lavori di questo tipo furono previsti nel territorio di Treviso nel 1218,

[46] *I Brevi dei consoli del Comune di Pisa degli anni 1162 e 1164. Studio introduttivo, testi e note con un'appendice di documenti*, a cura di O. Banti («Fonti per la storia dell'Italia medievale. Antiquitates» 7), Roma 1997, p. 99, nota 54.

[47] Th. Szabó, *Comuni* ... cit., pp. 139 s.

[48] *Ivi*, p. 142 c ss.

[49] *Ivi*, p. 45.

in quello bolognese nel 1250, in quello parmense nel 1259 e, infine, in quello padovano nel 1276, per citare solo alcuni esempi [50].

Gli interventi dei Comuni per la manutenzione delle strade del loro territorio nel XII secolo furono certamente saltuari e selettivi e si limitarono ai tratti in condizioni peggiori. Nel corso del XIII secolo, però, i lavori divennero pian piano più regolari. In un primo tempo, i lavori venivano eseguiti due volte all'anno, in primavera e in autunno; in un secondo tempo, gli interventi si fecero più regolari.

L'obbligo di eseguire tutti questi lavori ricadeva sulle comunità che abitavano nei territori adiacenti alla strada. Nel senese, le comunità responsabili della manutenzione sorgevano entro un raggio di circa 14 chilometri dalla strada. La cerchia delle comunità responsabili e l'entità dei lavori da eseguire dovevano essere probabilmente oggetto di frequenti discussioni. Per prevenire conflitti e per rendere più regolare l'intera procedura relativa alle riparazioni, i comuni maggiori, dagli anni '50 del XIII secolo, cominciarono a dividere le strade in sezioni e ad assegnare i singoli tratti alle comunità del territorio. Nell'operare queste divisioni si teneva conto della capacità economica delle diverse comunità e dell'utilità che esse traevano sia dalla strada che dalle riparazioni. Per eliminare ogni dubbio sulla lunghezza dei singoli tratti, lungo la strada venivano posti dei cippi terminali, sui quali veniva inciso il nome della comunità responsabile per la manutenzione e la lunghezza del tratto rispettivo. Due esemplari duecenteschi di cippi di questo tipo sono conservati nel Museo Civico di Bologna.

Protocolli di divisioni di questo tipo sono conservati per Siena (1306), per Milano (1346) [51] e per Firenze (1461, 1580-95) [52]. A Siena, nel 1306, si procedette alla divisione di tre strade del territorio di una lunghezza complessiva di ca. 70 chilometri. Di essi, oltre 30 chilometri appartenevano al tracciato della Via Francigena, la cui manutenzione fu assegnata a 51 comunità [53]. Nel territorio di Mila-

[50] *Ivi*, p. 143 e ss.

[51] *Gli statuti delle strade e delle acque del contado di Milano*, a cura di A. Stella («Biblioteca insubrica», 1), 1992.

[52] *Il Libro Vecchio di Strade della Repubblica fiorentina*, a cura di G. Ciampi, prefazione di L. Rombai, nota toponomastica di L. Cassi, Firenze 1987; per le divisioni del 1580-1595 cfr. sotto.

[53] Th. Szabó, *Comuni* ... cit., p. 181.

no, nel 1346, furono suddivise 17 strade del territorio [54]. A Firenze, nel 1461, furono misurate 65 strade, per una lunghezza complessiva di 1300 chilometri, la cui manutenzione fu affidata a 1462 comunità [55]. L'esempio più bello di questo tipo di procedimento e della relativa documentazione è rappresentato dalle *Piante di popoli e strade* compilati, disegnati e colorati a Firenze tra il 1580 e 1595. In due volumi, che contengono circa 600 carte e che appartenevano all'ufficio dei *Capitani di Parte Guelfa*, sono riportate le strade dei 22 capitanati del territorio fiorentino; l'opera è stata riedita in facsimile circa dieci anni fa [56].

I lavori di manutenzione descritti nelle fonti dalla seconda metà del XII secolo e che sono da quel momento in continua espansione, richiedevano naturalmente un ufficio apposito, incaricato di eseguire e sorvegliare tali imprese.

Nel XII e nella prima metà del XIII secolo si istituiva di solito, per ogni cantiere, una commissione *ad hoc*, composta di due o tre *boni homines* o *viari*. Negli statuti pisani della fine del XIII secolo, si possono contare circa 60 commissioni, il cui ufficio, di norma, durava solo pochi giorni. Dalla seconda metà del XIII secolo, cominciano ad essere istituiti regolari uffici, composti di uno o più viari, con competenze coercitive e assistiti da due o tre notai; tutti duravano in carica per sei mesi o persino per un anno. I nomi di questi uffici variano. A Reggio, nel 1256, l'ufficiale addetto alle strade si chiama *miles iustitie* [57]; a Pistoia, nel XIV secolo, *miles potestatis* o anche *officialis viarum* [58]; a Siena, alla fine del XIII secolo, vediamo prima dei *domini viarum* poi un *judex viarum* [59], e a Pisa, all'inizio del XIV secolo, si trova un *operarius generalis silicum et aquaeductuum*. I titoli variano e la competenza in materia viaria può nascondersi anche dietro altri uffici – specialmente quando il comune si trova in ristrettezze economiche – ma la cura della rete stradale fu sentito come un dovere da tutti i comuni italiani.

[54] *Gli statuti delle strade e delle acque* ... cit., p. 3.
[55] I calcoli si basano su *Il Libro Vecchio* ... cit.
[56] *Piante di Popoli e Strade. Capitani di Parte Guelfa 1580-1595*, a cura di G. PANSINI, 2 voll., Firenze 1989.
[57] TH. SZABÓ, *Comuni* ... cit., p. 136.
[58] *Ivi*, p. 202.
[59] *Lo Statuto dei Viarî* ... cit., p. 43 e ss.

6. La viabilità nel mondo agricolo

Mi resta da trattare della viabilità minore, devo ancora parlare, cioè di una dimensione della rete stradale che di solito non viene presa in considerazione, quando ci si occupa delle vie commerciali o del viaggiare nel medioevo.

Con la definizione di viabilità minore si vuol far riferimento a tutte le vie di comunicazione, di qualsiasi rango, che non rientrano nel novero delle strade di grande comunicazione, cioè alla stragrande maggioranza delle vie urbane e extraurbane, quelle che servono, in città, per andare da una casa all'altra o, in campagna, per collegare sia i comuni rurali tra loro che questi con i campi. Della viabilità minore fanno parte, per finire, anche le carrarecce o i sentieri percorsi solo da un proprietario o da due vicini per accedere ai loro campi.

La competenza per tutta la viabilità secondaria delle campagne spetta ai comuni rurali. Nello stesso modo in cui i grandi comuni si prendevano cura delle principali vie di comunicazione nel loro territorio, i comuni rurali provvedevano alle vie del loro distretto. I loro statuti rispecchiano le stesse premure che abbiamo osservate nei grandi comuni – ma, naturalmente, in dimensioni più modeste.

Esaminando da vicino i problemi della cosiddetta viabilità minore sia in campagna – o, diciamo, anzitutto in campagna – sia in città, ci si accorge presto di trovarsi nel cuore stesso della nostra problematica. Le vie di comunicazione, in campagna, sono, per così dire, "un mezzo di produzione" senza il quale il sistema agrario non potrebbe funzionare. L'accesso ai campi, sia per i lavori agricoli sia per raccogliere i frutti, è possibile infatti solo grazie a queste vie – che costituiscono, a loro volta, un oggetto di interesse sia per il singolo che per tutti coloro che se ne servono, e che son, in altre parole, oggetto di vitale interesse per l'intera comunità.

È stato questo interesse comune per un uso libero e privo di ostacoli e per la praticabilità delle vie di comunicazione che ha dato origine, già nell'antichità, alla nascita del concetto di *via publica*. Esso aveva un duplice significato: in primo luogo, la via pubblica apparteneva a tutti, cioè a tutta la comunità, e perciò era sotto la protezione della comunità; in secondo luogo, ogni membro della comunità era responsabile per la praticabilità del tratto di via che costeggiava il suo terreno.

Fin a qual punto questi due princìpi, che si trovano documentati nel diritto romano e negli scritti degli agrimensori, siano sopravvissuti e siano stati rispettati nei secoli bui del medioevo, è difficile dirlo con sicurezza. Tanto è vero che il concetto di *via publica* si trova documentato ininterrottamente dall'antichità fino all'alto medioevo, è presente anche nelle *leges* barbariche, per riaffiorare poi nei testi statutari del XII secolo.

Se si ricapitola quanto detto fin qui, è evidente che il nucleo di base della viabilità non consiste nella grande viabilità, ma in quella minore: questo vale tanto per il comune rurale quanto per il comune cittadino. La cosiddetta grande viabilità, in questa prospettiva, è solo un caso speciale, un caso che riguarda le relazioni, per così dire, "estere" con i territori vicini e con il mondo. Alla grande viabilità si rivolgerà l'attenzione solo quando e, in quanto, essa acquisisce una funzione vitale non solo per un gruppo, ma per l'intera comunità.

È questa probabilmente la ragione del fatto che l'amministrazione viaria in Italia fu molto più progredita che nelle altre parti dell'Europa. In effetti, sotto la pressione di una forte commercializzazione della vita economica e di una crescita mai vista della popolazione, ci si è resi presto conto che le vie di comunicazione in cattivo stato rappresentavano un freno e quelle in buone condizioni un acceleratore di ogni tipo di scambio. E così, per pura necessità, si presero misure per la manutenzione della rete stradale.

UGO TUCCI
Venezia

GLI ITINERARI MARITTIMI NEL TARDO MEDIOEVO

È ad opera degli itinerari marittimi che nel tardo Medioevo prende corpo uno spazio di relazione che, gravitando sul Mediterraneo, si allarga dai porti delle Fiandre e dell'Inghilterra a quelli del Vicino Oriente. Nella sua vasta estensione, coi contatti di varia natura e con i rapporti di complementarità che si stabiliscono tra i paesi interessati, copre gran parte del mondo conosciuto, praticamente tutto, quando si tenga conto dei collegamenti che si diramano dall'asse principale. Sono questi itinerari marittimi le vie di comunicazione attraverso le quali si svolge il più intenso movimento di merci a largo raggio, di scambi tra aree di produzione e aree di consumo, tanto più nel periodo considerato in cui viaggiano con frequenza sempre più regolare anche merci povere.

La circolazione obbedisce ad impulsi complessi e nella sua composizione appare chiara la distinzione tra una rete ben definita di porti maggiori, attrezzati per i traffici a largo raggio, e una miriade di scali minori, con limitate capacità ricettive, al servizio dei trasporti locali e regionali [1]. Essi sono i punti di saldatura delle relazioni a vario livello. Il movimento si concentra dunque su pochi porti principali, con collegamenti spesso mediocri col proprio retroterra, e sono poche le flotte mercantili che lo monopolizzano, quelle di un numero limitato di Stati cittadini in concorrenza e molte volte in lotta tra loro.

Per secoli la caratteristica più notevole degli itinerari marittimi maggiori è stata quella di segnare dei collegamenti su lunga distanza. Si potrebbe anzi sostenere che non c'è stato collegamento su lunga distanza che non si sia realizzato per mezzo di un itinerario marittimo. Solo eccezionalmente quelli terrestri hanno avuto una dimensione che regga il confronto. Essi inoltre erano soggetti in

[1] J. HEERS, *Types de navires et spécialisation des trafics en Méditerranée à la fin du Moyen Age*, in *Le navire et l'économie maritime du Moyen-Age au XVIIIe siècle principalement en Méditerranée*, a c. di M. MOLLAT, Paris 1958, pp. 107-111.

misura minore alle forme d'intervento statale, meno compressi in un sistema di controlli, di dazi, di pedaggi.

Nel Mediterraneo, dove ci sia possibilità di scelta, gli itinerari marittimi hanno una superiorità incontrastata, a parte le pause – comunque non troppo lunghe – imposte dall'insicurezza del mare, ma in quest'epoca il problema viene affrontato in modo abbastanza efficace con trasporti affidati alla galera e con una tecnica commerciale nuova come il contratto d'assicurazione. Preferenza assoluta nel settore orientale, che utilizza fin dove possibile i trasporti marittimi, anche per la sua configurazione geografica, mentre in quello occidentale la via terrestre – molto meno lunga, e senza dubbio più sicura – gode di un maggior favore in certi collegamenti commerciali con le Fiandre e con l'Inghilterra, ed è quella normale per il movimento dei viaggiatori.

La rete dei trasporti marittimi a largo raggio comincia a comporsi all'epoca delle Crociate, prendendo coesione e sviluppo al servizio dei rapporti commerciali e in armonia con gli equilibri politici. Nella prima parte del Trecento, col sistema delle galere veneziane da mercato la sua articolazione acquista un carattere unitario che manterrà fino ai primi del Cinquecento.

Dei servizi periodici regolari di navigazione, con base a Venezia, per più di due secoli assicurano i collegamenti tra l'estremità orientale e quella occidentale dell'area del commercio marittimo coi suoi prolungamenti lungo itinerari marittimi che fanno capo al mar Nero, alla Siria, all'Egitto da un lato, alle Fiandre e all'Inghilterra dall'altro, con diramazioni per la Barberia e la Francia meridionale. Elementi determinanti la regolarità dei viaggi e il coordinamento delle varie linee in un rapporto di complementarità che dà unità al sistema.

Sembra appropriata l'immagine, più volte adottata, di una circolazione – per l'organismo economico e per la vita stessa della città – analoga a quella del sangue. Il calendario dei viaggi era orientato sulle stagioni più favorevoli alla navigazione ma certi ritmi erano modificati dai bisogni della vita economica.

Nella sua costruzione il meccanismo era certo perfetto ma non sempre funzionava a dovere, per i ritardi nell'allestimento delle galere e nelle partenze e per l'inosservanza del calendario delle soste [2]. Tuttavia, nonostante le sue difficoltà, nella parte centrale del

[2] B. Doumerc, *La crise structurelle de la marine vénitienne au XVe siècle: le problème du retard des mude,* in «Annales, E.S.C.», 40 (1985), pp. 605-623.

Quattrocento il sistema veneziano servì da modello a Firenze, che istituì servizi simili ma con sviluppo geografico più limitato e spedizioni in numero minore [3], mentre a Genova permane un'estrema irregolarità nell'organizzazione dei convogli per il Levante [4].

Senza le continuità della navigazione di linea dei convogli di galere, tutte queste rotte erano percorse anche da navi rotonde, che procedevano isolate o di conserva per trasporti a breve e a lunga distanza, navi di ogni bandiera, di vario tipo e di varia grandezza, adatte a varie specie di traffico. La loro agilità permetteva alle più piccole di fruire di una maggiore ricchezza di approdi di quelle di una certa dimensione, le quali in compenso potevano scegliere anche un cammino lontano dalla costa, perciò più diretto. Per esempio le grosse navi genovesi che tra la metà del Trecento e quella del Quattrocento col loro carico di allume viaggiavano da Chio alle Fiandre lungo il litorale africano, senza toccare Genova [5], o quelle veneziane che trasportavano in Inghilterra il vino di Candia.

Sono le navi genovesi che nel 1277 stabiliscono o, se si vuole, ristabiliscono il collegamento commerciale diretto tra il Mediterraneo e i mari settentrionali, saldando attraverso lo stretto di Gibilterra l'itinerario mediterraneo con quello atlantico lungo le coste europee. Questo itinerario atlantico che a nord – con le navigazioni anseatiche e più tardi olandesi – si prolunga fino al Baltico, nella parte meridionale non tarda molto a caratterizzarsi come rotta dei vini iberici e francesi verso i Paesi Bassi e l'Inghilterra. Da Cadice le galere veneziane dirette ai porti settentrionali evitavano di fermarsi in Portogallo e d'ordinario facevano sosta solo a La Rochelle.

Tutti questi itinerari erano per la maggior parte costieri. Anche nel Quattrocento – quando i perfezionamenti nelle tecniche costruttive e nella velatura avrebbero permesso di navigare al largo con sicurezza maggiore che in passato – erano numerose le navi che preferivano non allontanarsi molto dalla costa, se non per scansare secche e scogli o per una rotta obbligata. La finalità era anche quella di fare un certo numero di soste sia per rifornirsi d'acqua, di legna e di viveri freschi, sia per ragioni commerciali, come comprare o vendere merce o completare il carico. Molte testimonianze ne forniscono i ricordi di viaggio dei pellegrini e, su un percorso

[3] M. Mallet, *The Florentine Galleys in the fifteenth century,* Oxford 1967.
[4] M. Balard, *La Romaine génoise (XIIe-début du XVe siècle),* Genova 1978, p. 582.
[5] J. Heers, *Types de navires* ... cit., pp. 113-117.

completamente diverso, le relazioni di Luca di Maso degli Albizzi sulla navigazione delle galere fiorentine, nel 1429-1430, per le Fiandre e l'Inghilterra, lungo le coste della Francia e della penisola iberica [6].

A preferire la navigazione costiera sono soprattutto le navi veneziane, che viaggiano lungo la costa orientale dell'Adriatico, ricca di ripari e di punti di riconoscimento, e nella parte orientale del Mediterraneo possono usufruire di ottimi appoggi sul litorale greco e sulle isole. In direzione opposta i mercantili privati superavano lo stretto di Messina e quindi – toccando Palermo, Cagliari, Maiorca – raggiungevano Cadice, a meno che la loro meta non fosse un porto del Tirreno o altro francese o spagnolo. Per le navi genovesi e marsigliesi era più agevole, in direzione del Levante, seguire la rotta che per la Corsica, la Sardegna, la Sicilia portava direttamente a Creta, mentre le navi catalane, fra Tre e Quattrocento, nei loro viaggi a Rodi e ad Alessandria facevano non meno di una quindicina di scali, compresi quelli quasi d'obbligo di Maiorca, della Sardegna e della Sicilia [7].

Con la loro fitta successione di toponimi lungo la costa, in contrasto con le regioni interne del tutto vuote di oggetti geografici, danno il senso di una navigazione prevalentemente costiera, fatta di rotte di cabotaggio, anche le carte nautiche, almeno fino alla prima parte del Trecento, né modificano l'impressione viva che se ne trae le rose dei venti, una o più, che vi campeggiano.

Con evidenza ancora maggiore gli itinerari costieri figurano nei portolani, quei testi che danno la descrizione particolareggiata delle caratteristiche delle coste, con tutte le informazioni utili alla navigazione su direzioni, distanze, profondità, ancoraggi, punti di riferimento per l'orientamento. Il più antico – composto verso il 1250 e rappresentato in un numero notevole di manoscritti – parte da capo S. Vincenzo, in Portogallo, e dopo aver descritto tutte le coste del Mediterraneo, procedendo in senso orario, continua oltre lo stretto di Gibilterra fino a Saffi, sulla costa atlantica del Marocco [8]. Le redazioni successive includono anche le coste del mar Nero, e il portolano della fine del Quattrocento tradizionalmente attribuito

[6] M. MALLET, *Florentine Galleys* ... cit., pp. 207-275.

[7] M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972, p. 52 e sgg.

[8] *Il Compasso da navigare. Opera italiana della metà del secolo XIII*, a c. di B.R. MOTZO, Cagliari 1947, pp. X-XI.

ad Alvise Da Mosto aggiunge al Mediterraneo il tratto da Cadice a Sluis e all'Inghilterra.

L'immagine che dalla loro lettura si ricava è quella di una fascia costiera frazionata in segmenti di varia lunghezza che indicano la distanza in miglia tra due luoghi e il relativo orientamento della linea di unione. Le secche e i pericolosi bassi fondali dei quali si ripete la segnalazione spiegano perché la sponda meridionale del Mediterraneo sia meno favorevole alla navigazione di quella settentrionale, ricca di approdi e con fondali molto più praticabili.

La prospettiva di queste descrizioni è dal mare, perciò l'attenzione è riposta nel profilo costiero con le sue sinuosità, nella qualità del terreno, nelle forme del rilievo, con la segnalazione degli abitati, in particolare torri, chiese, campanili, che molte volte andavano assunti come guida sicura per la manovra d'accesso agli approdi e per superare ostacoli visibili e non visibili. Le notizie s'estendono anche ai *pileggi*, cioè ai percorsi in mare aperto, tra sponde opposte o itinerari più lunghi senza scali intermedi, ed è significativo che in un portolano del Mediterraneo attribuito alla seconda metà del Trecento se ne siano contati 275 contro i 900 collegamenti litoranei [9].

I portolani danno con discreta approssimazione la lunghezza in miglia dei vari itinerari, sia costieri sia in mare aperto [10], e numerose sono le testimonianze – nei ricordi e resoconti di viaggio – delle rilevazioni in miglia del cammino percorso, ciò che prova che di questo dato si teneva conto. Ma in modo forse più realistico la valutazione della lunghezza di un viaggio veniva generalmente espressa in misura di tempo, perché di fatto quello di percorrenza subiva forti condizionamenti. Basta pensare ai venti e alla loro influenza determinante sulla navigazione, che acceleravano o rallentavano con una variabilità con pochi rapporti con la distanza spaziale. Un pellegrino racconta che agli uomini della nave non si poteva chiedere quando era previsto l'arrivo a un determinato porto, perché si turbavano, «parendogli che il farli tal petitione li sia uno slungar lo camino a causa di fare cesar li venti propitii, e la loro risposta era che non si debe far mercantia di venti» [11]. Oltre che delle condizioni meteorologiche bisognava tener conto dell'avver-

[9] A. TERROSU ASOLE, *Il portolano di Grazia Pauli*, Cagliari 1987, p. X.

[10] E.G.R. TAYLOR, *The Haven-Finding Art. A History of Navigation from Odysseus to Captain Cook*, London 1958, p. 105.

[11] A. DA CREMA, *Itinerario al Santo Sepolcro. 1486*, a cura di G. NORI, Pisa 1996, p. 88.

sione alla navigazione notturna, nonostante la possibilità d'impiegare la bussola, e delle soste.

Le soste: nelle condizioni della navigazione medievale gli scali erano necessari per far fronte ai bisogni di un lungo percorso, soprattutto per provvedere ai rifornimenti e ad eventuali riparazioni della nave. E una sosta a terra interrompeva i disagi della vita a bordo, l'oppressione degli spazi ristretti della nave, i fastidi del suo movimento. Ai passeggeri parevano «mille anni d'andarsi a rinfreschare» [12], e potevano essere loro stessi a chiedere di fermarsi, affinché essendo «tuti lassi et afflicti potesseno prender qualche quiete» [13]. Il problema delle soste era quello della loro frequenza e della loro durata, frequenze e durata molto variabili, perché subordinate agli interessi di chi conduceva la spedizione.

Mentre i passeggeri e coloro che accompagnavano certi carichi avrebbero preferito ridurre al massimo i tempi, il comandante della nave e lo stesso equipaggio cercavano di trarre il maggior profitto da tutte le occasioni di guadagno, anche quando i ritardi non fossero giustificati da necessità tecniche. Così, gli itinerari si frazionavano in un numero imprecisabile di tappe, le quali servivano alla nave per caricare o per cercare carico, e ai marinai e all'altro personale di bordo per vendere le merci che portavano al seguito e per comprarne altre, praticando il commercio itinerante dall'uno all'altro scalo, ciò che spiega perché trovassero un sicuro tornaconto nella loro moltiplicazione. Nel 1474, nel viaggio di ritorno da Giaffa, una nave veneziana, «a dispetto di chi non volle», rimase ferma a Candia per ventitré giorni a caricare vino e lana greggia, riducendo i pellegrini, «attediati et consumati in sulle osterie infino all'ossa», a chiedere l'elemosina e a vendersi anche il breviario per potersi mantenere [14]. Quello che accadeva spesso era che le disposizioni legislative, gli usi e persino il ricorso alle autorità locali non potevano molto sui responsabili della nave, ai quali non era difficile trovare argomenti per regolare la sosta a loro piacimento.

A parte l'interesse dei passeggeri perché un viaggio così faticoso non si prolungasse senza ragione, bisogna considerare che molti dei porti nei quali la nave faceva sosta non erano attrezzati conve-

[12] A. di Filippo Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio al Sancto Sepolcro. 1474*, a cura di A. Calamai, Pisa 1993, p. 86.

[13] S. Brasca, *Viaggio in Terrasanta. 1480. Con l'Itinerario di G. Capolilista*, a cura di A.L. Momigliano Lepschy, Milano 1966, p. 171.

[14] A. di Filippo Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio* ... cit., p. 87.

nientemente, e non soltanto i minori. Infatti, essendo le rotte in primo luogo rotte commerciali, se non mancavano depositi, magazzini, mercati, c'era invece carenza di strutture ricettive, in particolare di alloggi per il pernottamento. In alcuni grandi centri i mercanti potevano fermarsi nel fondaco della propria *nazione*. Altrove non sempre si trovava una locanda o un semplice letto in affitto, e allora ci si giovava dell'ospitalità – remunerata o meno – di amici o di connazionali. Soltanto un nobile trovava sempre un altro nobile che gli aprisse la casa per riceverlo onoratamente. In casi estremi si doveva fare affidamento sulla carità di istituti ecclesiastici o sulla liberalità misericordiosa di qualche privato. Di questa fraternità cristiana beneficiavano soprattutto i pellegrini, ma a costoro poteva accadere, come a Creta nel 1483, di doversi accontentare di un postribolo, amabilmente «vuotato» e messo a loro disposizione dalla padrona tedesca [15]. Del resto ancora un pellegrino, nel 1486, trova un altro scalo marittimo – Parenzo, nell'Istria veneta – ben provveduto di «taberne copiose de scorte cioè meretrice» [16].

Meno difficile di un posto dove dormire era trovare da mangiare. Pane, vino e qualche companatico si acquistavano un po' da per tutto, però quasi sempre a prezzi ritenuti esosi, non solo in quanto lo erano siccome imposti a un forestiero, ma anche perché vitto e alloggio erano totalmente a carico del passeggero. Certo, l'offerta di servizi variava secondo i caratteri delle diverse località, dal buono al mediocre, al cattivo, ma non occorre essere troppo pessimisti per pervenire a conclusioni negative su strutture che funzionavano con poca continuità ed erano ad uso di una clientela ordinaria di poche pretese. Questo spiega perché, prive di incentivi, non riuscissero a prendere un conveniente sviluppo.

Avversità atmosferiche e soste, regolari o arbitrarie, contribuivano dunque a prolungare la lunghezza dei viaggi per mare. Talvolta i tempi morti arrivavano a superare largamente la metà della durata. Nel 1369 una galera genovese diretta ad Alessandria resta ferma in soste per 143 giorni contro 104 di navigazione, e invano l'ufficio Gazarie dà disposizioni per limitare le fermate [17]. In quattro viaggi di galere veneziane nel Cinquecento le fermate

[15] *Fratris Felicis Fabri Evagatorium in Terrae Sanctae*, hrsg. von C.D. Hassler, Stuttgart 1843-49, VII, p. 188.

[16] A. da Crema, *Itinerario* ... cit., p. 37.

[17] M. Balard, *Romanie génoise* ... cit., p. 576.

rappresentano dal 60% al 69% del tempo impiegato; per cattive condizioni atmosferiche dal 10% al 50% [18]. Le galere fiorentine del 1429-1430, nel viaggio nelle Fiandre e in Inghilterra, registrano un tempo di navigazione effettiva solo del 39% all'andata ma del 69% al ritorno, quando le condizioni atmosferiche furono più favorevoli e il numero delle soste per ragioni commerciali minore [19]. Sono dati che trovano conferma in altri settori geografici, prestandosi a conclusioni per tutta la navigazione commerciale di quei secoli. La durata dei viaggi in Levante di ventisei navi catalane tra la fine del XIV e la metà del XV secolo oscilla tra i tre mesi e i più di tredici, una variabilità e una lentezza da attribuirsi al gran numero di scali che venivano toccati [20]. Un forte grado di elasticità delle comunicazioni per via marittima è stato osservato, ancora in àmbito veneziano, per il periodo tra la fine del Quattrocento e i primi del Cinquecento: per 266 rilevazioni sulla rotta Alessandria-Venezia, ad esempio, il tempo normale è di 55 giorni, il massimo di 89, il minimo – soltanto due casi – di 17 giorni [21].

A parte quelli relativi al movimento dei convogli organizzati statali, che sono abbastanza uniformi, i dati che ci sono pervenuti sulla lunghezza dei viaggi sono frammentari e molti di essi appaiono determinati da scelte e circostanze specifiche, per cui sorgono seri dubbi sul loro grado di rappresentatività [22]. L'impressione che si ricava è che non si riuscisse a padroneggiare i tempi della navigazione. Calcolare delle medie è un'operazione elementare ma coi forti indici di variabilità: valori come il tempo medio o il tempo normale impiegati sull'una o sull'altra rotta rischiano di rimanere una pura astrazione, con pochi legami con la realtà. Forse la prudenza ci dovrebbe guidare non al di là di semplici ordini di grandezza.

[18] E. FASANO, *Au XVIe siècle: comment naviguent les galères*, in «Annales, E.S.C.», 16 (1961), pp. 279-296.

[19] M. MALLET, *Florentine Galleys* ... cit., pp. 281-282.

[20] M. DEL TREPPO, *Mercanti catalani* ... cit., pp. 61-64.

[21] P. SARDELLA, *Nouvelles et speculations à Venise au début du XVIe siècle*, Paris 1948, pp. 56-58.

[22] La nave sulla quale Jacopo da Verona fece il viaggio di Terrasanta si apprestava a percorrere la rotta «inter Crete et Barbariam» ma, informata della minaccia di corsari catalani, passò a nord dell'isola, quindi con percorrenza diversa per un evento in fondo casuale. Quale effetto può avere su una media, su un tempo normale, accanto ad altri dati altrettanto incerti? *Liber peregrinationis di Jacopo da Verona*, a cura di U. MONNERET DE VILLARD, Roma 1950, p. 16.

In ogni caso, nella valutazione di questi dati non bisogna trascurare che in una navigazione commerciale la rotta che univa due porti non rappresentava necessariamente il collegamento più breve perché poteva subire modificazioni anche per motivi d'opportunità. Molte navi veneziane dirette ai mari nordici toccavano normalmente Creta e navi genovesi non esitavano, in un viaggio di Catalogna e in uno di Chio (1482, 1512), ad abbandonare il percorso abituale per fare tappa a Tunisi [23].

In mare i collegamenti presentavano certo più di un'alternativa e molte scelte erano sicuramente subordinate al regime dei venti e delle correnti, con determinate periodicità e costanti che non erano ignote a chi aveva il governo della nave. Potrebbe confermarcelo la sostanziale permanenza di certe rotte nel Mediterraneo dei Fenici e dei Greci e in quello medievale, ma devo dire che non mi convince troppo l'operazione di trasferire ai secoli del tardo Medioevo, nella supposizione che coincidano, le osservazioni fornite dai portolani dei giorni nostri, trascurando i cicli del clima e altre variazioni meteorologiche di lungo periodo di cui abbiamo peraltro una conoscenza molto imperfetta.

È però innegabile l'esistenza di venti dominanti o stagionali e di correnti di apprezzabile potenza, bassifondi, scogliere pericolose che costringevano a certi passaggi obbligati, a certe rotte preferenziali nelle quali si concentrava il movimento, cioè che ad esempio spiega come fosse possibile un controllo dei mari da parte di un numero relativamente limitato di squadre navali [24]. Alcuni spazi marittimi restavano inevitabilmente isolati, così che potevano registrarsi, nello stesso Mediterraneo, episodi come quelli di un naufrago che avendo trovato riparo nell'isola di Cerigotto dovette aspettare un anno, senza pascersi di altro che di radici e di erbe, per potersi imbarcare su un naviglio in transito [25]. Comunque i perfezionamenti nella velatura, nella linea dello scafo, nel timone, contribuivano in questi secoli a rendere meno stretta la dipendenza della nave dagli elementi naturali, rendendola più autonoma nella scelta delle rotte e del calendario dei viaggi.

[23] V. BORGHESI, *Rotte e tempi di percorrenza nel Mediterraneo tra XV e XVI secolo*, in *Trasporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII*, a cura di A. VANNINI MARX, Firenze 1986, pp. 247-248.

[24] J.E. DOTSON, *Naval Strategy in the First Genoese-Venetian War, 1257-1270*, in «The American Neptune», 46 (1986), pp. 84-87.

[25] A. DA CREMA, *Itinerario* ... cit., p. 68.

I tempi di percorrenza erano dunque determinati da diversi fattori, molti dei quali di carattere contingente. Alcuni rientravano nella geografia fisica, altri nella geografia commerciale, e a prevalere era certamente quest'ultima, mentre il quadro fisico offriva le possibilità per realizzarla e, insieme, gli elementi di resistenza che troviamo alla radice di certe continuità e anomalie. È vero, infatti, che quando c'era necessità che un viaggio fosse rapido si riusciva sempre ad abbreviare i tempi, superando gli ostacoli posti dalle condizioni ambientali e magari sapendone trarre il miglior profitto, ciò che prova la preminenza dei fattori economici.

Su questi itinerari ciò che si trasporta sono soprattutto merci. Ad assicurare la loro vitalità è in primo luogo una geografia commerciale, che condiziona anche gli altri movimenti. Pure trasporti specializzati come quelli dei pellegrini in Terrasanta si inseriscono in itinerari marittimi che primamente servono al movimento delle merci, così come le navi che li percorrono. Le rotte dei pellegrini sarebbero inconcepibili senza quelle del commercio di Levante, delle spezie e degli altri prodotti orientali. Del resto è frequente il caso che sacchi di cotone e di altre mercanzie occupino in modo più o meno lecito lo spazio dei pellegrini sulle navi riservate al loro trasporto e, al contrario, che i pellegrini si valgano di passaggi occasionali su navi destinate al carico delle merci.

Ma talvolta sono state proprio le rotte dei pellegrini ad aprire la strada a quelle commerciali, come nel caso dell'itinerario delle navi anseatiche di Danzica e delle città vicine verso il sale atlantico, che ricalcava l'itinerario dei pellegrini in Galizia e in Terrasanta [26]. Un po' tutti i viaggi dei pellegrini e dei crociati contribuirono anch'essi, in modo più o meno determinante, a stabilire delle rotte tra i porti dell'Europa settentrionale e il Mediterraneo.

Di fatto sono soltanto le crociere delle unità da guerra che si svolgono secondo una razionalità propria, percorrendo itinerari per così dire anomali, ma neppure le squadre di galere con compiti militari rinunciano – per la loro scarsa autonomia – alla navigazione costiera [27].

Viaggiano le merci e con esse viaggiano anche gli uomini, non più necessariamente per accompagnarle, perché gli sviluppi delle

[26] J. Heers, *Les nations maritimes et le transport des hommes (guerriers, pèlerins, marchands, esclaves) en Méditerranée de l'an mil à l'an 1500 environ*, in *Trasporti e sviluppo economico* ... cit., p. 52.

[27] J.E. Dotson, *Naval Strategy* ... cit., pp. 84-87.

forme contrattuali e dell'organizzazione dei traffici ne permettono ormai la spedizione. Ma a bordo i più numerosi continuano a essere i mercanti. Sono loro, per tutto il Medioevo, che con i pellegrini costituiscono il nucleo più cospicuo di passeggeri, con una continuità che s'esaurisce nei primi decenni del Cinquecento. Di carattere eccezionale i trasporti marittimi di crociati, come le spedizioni della quarta, settima e ottava delle loro imprese, le quali però richiesero una preparazione specifica, che andava ben oltre le ordinarie disponibilità [28].

Navi specializzate nel trasporto di persone erano soltanto quelle per i pellegrini. Sulle altre si saliva compatibilmente con il carico di merci: si potrebbe dire, almeno in qualche caso, in modo non molto dissimile da una merce.

È superfluo precisare che non esisteva un servizio di passeggeri, almeno nel senso nel quale siamo abituati ad intenderlo. Il calendario delle partenze era tutt'altro che regolare, salvo il loro concentrarsi in determinati periodi, secondo ritmi stagionali legati a fattori meteorologici o di carattere commerciale. Cogliere la possibilità di un passaggio e approfittarne presentava un certo margine d'incertezza, tanto più che la nave non si sentiva in obbligo di concederlo a tutti indistintamente, ciò che significa che nell'accoglimento a bordo operavano criteri di preferenza e di esclusione. Per esempio – tra i passeggeri poco graditi – gli Ebrei e gli Zingari. A metà del Duecento in certi contratti genovesi troviamo l'obbligo di non imbarcare più di un certo numero di pellegrini, e con esclusione assoluta delle donne [29].

Normalmente le navi erano male attrezzate per il trasporto di persone e quindi il viaggio ne risentiva pesantemente. Poche volte disponevano di camerini e di stanzoni, e comunque vi avevano accesso i viaggiatori di un certo riguardo e disposti a pagare di più, quando non fossero stati allogati nei castelli. Gli altri si sistemavano alla meglio dove potevano, cercando un luogo che fosse almeno al coperto o riparato, ma se la nave era a pieno carico la preferenza sotto coperta veniva abitualmente data alle merci. In tutti i casi si assegnava un posto individuale dove collocare il giaciglio, ma i soprusi dovevano essere diventati intollerabili se a Venezia e a

[28] J. Richard, *Le transport outre-mer des Croisés et des pèlerins (XIIe-XVe siècles)*, in *Maritime Aspects of Migration*, edited by K. Friedland, Köln-Wien 1989, pp. 29-32.

[29] E.H. Byrne, *Genoese Shipping in the Twelfth and Thirteenth Centuries*, Cambridge Mass. 1930, pp. 86, 95-96, 100, 107, 115-116.

Marsiglia – i porti maggiori del movimento dei pellegrini – le autorità intervennero per fissare lo spazio minimo al quale il passeggero aveva diritto [30]. «In queste navi niuno pensi di trovar alcuna commodità», scrive un pellegrino che viaggiò su una nave «di mercantie», raccomandando di portarsi anche un «pezzo di sapone duro» per lavare i panni o farseli lavare durante una sosta [31].

A bordo, di giorno molte parti erano di uso comune, ove non venissero imposte limitazioni, come quella ai pellegrini delle navi genovesi appena citate, di mantenersi nella zona compresa tra l'albero di maestra e la prua; quella opposta, verso la poppa, era più spesso riservata ai viaggiatori privilegiati [32]. Il poco spazio a disposizione del passeggero comportava – insieme con le occasioni di contagio – le angustie di una promiscuità non sempre gradita. Ecco, nel 1474, una nave veneziana che trasportava merci e pellegrini dare imbarco da Candia a Cipro a ottanta zingari, adulti e ragazzi, maschi e femmine, «che era come stare in inferno fra tanta bùlima»; e al ritorno, da Corfù a Venezia, a venticinque persone, che avevano con sé i loro bambini e «tutta la masseritia di chasa fino alla chioccia co' pulcini» [33].

Grandi «gli affanni et disagi del mare, del mangiare et del bere, cioè aque putride e verminose, vini Dio lo sa come facti, bischotto da marinari, mali di stomacho intollerabili» [34]: c'è una copiosa letteratura sulle tribolazioni e i travagli del viaggio marittimo, alla quale hanno contribuito soprattutto crociati e pellegrini. Molto meno i mercanti. Per loro quello dei trasporti marittimi era un ambiente strettamente complementare al proprio, perciò è inutile cercare nelle lettere che essi scrivevano delle impressioni di viaggio che non siano accenni fugaci e puramente episodici. Rarissimi i diari e le relazioni di viaggio. Mercanti e uomini di mare si somigliavano nella mentalità, acquisita nell'esercizio di attività economiche volte al profitto, che erano caratterizzate da una

[30] MARIANO DA SIENA, *Viaggio fatto al Santo Sepolcro. 1431*, a c. di P. PIRILLO, Pisa 1991, pp. 75, 144.

[31] A. ROCCHETTA, *Peregrinatione di Terra Santa e d'altre Provincie*, a cura di G. ROMA, Pisa 1996, p. 20. Il viaggio è del 1598.

[32] MARIANO DA SIENA, *Viaggio al Santo Sepolcro* ... cit., p. 75, che invece può «alcuna volta andare a poppa et per la molta gente vi si stava molto a strecto et così era l'altra galea». Le due galere imbarcavano più di seicento pellegrini, e «non v'era nessuna donna». *Ivi*, p. 144.

[33] A. DI FILIPPO RINUCCINI, *Sanctissimo Peregrinaggio* ... cit., pp. 54, 92.

[34] MARIANO DA SIENA, *Viaggio al Santo Sepolcro* ... cit., p. 78.

grande mobilità e da rapporti frequenti con gente di altri paesi, ciò pur senza considerare gli scambi tra le due professioni, mercanti armatori o titolari di quote di proprietà navale, e ufficiali e marinai che arrotondavano i loro guadagni coi traffici che il viaggio gli dava modo di condurre.

Non mancano testimonianze di mercanti che si rendevano anch'essi utili al servizio della nave, e alcuni di loro prendevano imbarco persino come rematori, per pagarsi il trasferimento nel quadro dell'attività commerciale. Del resto, finché non perse vigore la concezione bizantina della comunione dei rischi di tutti gli interessati alla spedizione marittima, i mercanti partecipavano in modo diretto a certe decisioni che riguardavano la nave, per l'adozione delle quali erano previsti dei consigli di bordo, come – sulle navi veneziane – quello dei *quinque rectores* (il patrone, il nocchiero e tre eletti dai mercanti imbarcati) al quale gli statuti del 1255 assegnavano poteri amplissimi in materia di navigazione. La stessa regola negli statuti di Ancona del 1397 ed una analoga a Pisa [35].

Un legame così stretto parrebbe escludere il viaggio del mercante nei contenuti che gli sono propri, riducendoli ad un puro trasferimento fisico, senza riflessi spirituali. Ma erano proprio queste le esperienze che caratterizzavano in modo determinante la mentalità dei gruppi sociali ai quali il mare apriva gli orizzonti più vasti. Ecco, in una novella del Bandello, il nobile mercante veneziano che fa partire il figlio per la Siria, in viaggio commerciale e per farsi «uomo pratico», perché «de le cose che più agevolmente fa l'uomo avveduto e gli sveglia l'intelletto, è veder varie città, diverse provincie e costumi di quella e quella nazione»: tutti coloro che sono stati in Levante o in Ponente – egli aggiunge – quando tornano a casa «portano nome di uomini accorti, pratichi e di gran maneggio» [36]. Non solo un arricchimento culturale, dunque, ma anche un'esperienza di vita che porta alla maturità.

Si stima che nella prima metà del XII secolo i Veneziani presenti nell'impero bizantino potessero essere sui ventimila, la metà dei quali a Costantinopoli, in gran parte mercanti e marinai che si trattenevano per il tempo necessario ai loro affari, senza

[35] A Venezia è il cap. LXXIII degli Statuti del doge Ranieri Zeno (1255), *Gli Statuti marittimi veneziani fino al 1255*, a cura di R. PREDELLI e A. SACERDOTI, Venezia 1903, pp. 136-138.

[36] M. BANDELLO, *Le novelle*, Bari 1931, III, p. 418 (nov. XLI della parte II).

prendere stabile dimora [37]. Essi dovevano alimentare in modo cospicuo il numero dei passeggeri che viaggiavano sulle navi veneziane nelle rotte di Levante. Successivamente, soprattutto dopo il trattato di Ninfeo, il movimento dovette essere più ridotto, comunque sempre di buon rilievo. In Levante i Genovesi erano certo in numero minore, forse un migliaio a Pera e duemila a Caffa nel Quattrocento; qui e a Chio la colonizzazione era stata lenta nel Trecento, ma con maggiore stabilità di quella veneziana [38].

Caffa, Januensis civitas in extremo Europe, un cancelliere genovese nel 1453 [39]: l'esistenza di Stati marittimi come quelli costruiti da Genova e da Venezia è inconcepibile senza la fitta rete di collegamenti via mare tra la capitale e gli insediamenti commerciali e coloniali, anche se le distanze erano troppo lunghe perché i vincoli non andassero progressivamente allentandosi. Ma per tutti questi secoli del tardo Medioevo il viaggio sulle rotte del Levante è un'esperienza che impegna non un cerchio ristretto ma larghe fasce della popolazione attiva. In direzione opposta, verso Ponente, nel 1460, quando a Southampton fecero scalo sei navi veneziane, tre fiorentine e non meno di dieci genovesi e savonesi, la colonia italiana si gonfiò per qualche mese di circa 1700 unità [40].

È sui grandi itinerari marittimi che le esperienze di viaggio appaiono più vive, più frequenti i contatti con gruppi umani di costumi diversi, l'incontro più ricco di curiosità e di reazioni emotive. Le navi, quale sia la loro bandiera, imbarcano equipaggi il cui reclutamento non guarda troppo alla nazionalità o a discriminazioni regionali e accolgono passeggeri di provenienza eterogenea. Nel 1561 su una nave veneziana diretta ad Alessandria il passaggio accomuna alcuni «gentilhuomini e mercanti» con «altri di bassa conditione» [41]. E a terra l'ambiente umano dei centri litoranei e delle isole è cosmopolita, come a Chio, che resta a lungo

[37] J. Ferluga, *Veneziani fuori Venezia,* in *Storia di Venezia,* I, Roma 1992, pp. 713-714.

[38] M. Balard, *Romanie génoise* ... cit., pp. 229-264; G. Airaldi, *Studi e documenti su Genova e l'Oltremare,* Genova 1974, pp. 12-13.

[39] Cit. da M. Balard, *Romanie génoise* ... cit., p. 473.

[40] A.A. Ruddock, *Italian Merchants and Shipping in Southampton. 1270-1600,* Southampton 1951, pp. 130-206.

[41] *Relazione di un patrizio veneto del viaggio di Cipro, di quell'isola ed altri viaggi,* Folger Shakespeare Library, Washington, ms. V a. 259 (senza cartolazione).

il grande crocevia delle rotte genovesi verso l'Oriente, dove convivevano Genovesi e altri Italiani, Greci, Ebrei, Armeni, Tartari, Georgiani [42].

Altri centri hanno anch'essi una popolazione composita, di varia origine.

Se non estranei all'ambiente della nave, comunque più distaccati dei mercanti appaiono gli altri passeggeri, in particolare i pellegrini, molti dei quali erano di sfera sociale e di personalità differenti. Nei loro ricordi di viaggio è stata colta una disposizione verso l'equipaggio che oscilla tra l'ammirazione per la sua abilità professionale, la diffidenza per le sue furbizie e la compassione per le condizioni di lavoro, specie dei rematori [43], anche se l'attenzione che si presta ai caratteri e agli usi degli uomini di mare resta comunque meno viva della curiosità per i costumi esotici dei paesi incontrati nel viaggio. Il mondo della nave e del mare, infatti, si mostra diverso dal solito ma non abbastanza forestiero e straordinario per destare uno speciale interesse.

Agli scenari marini il viaggiatore resta del tutto insensibile, né sembra attratto dallo spettacolo che offre la navigazione costiera. Gli scritti dei pellegrini del Due e Trecento sono troppo vicini al modello di guida di viaggio per concederle qualche spazio, magari col distacco di un Jacopo da Verona (1335), che scambia per una galera priva di remi la nave sulla quale aveva preso imbarco a Venezia o più semplicemente vede senza interesse quello che s'aspettava di vedere [44]. Cominciano a parlarne quelli del Quattrocento, ma limitandosi a nominare certe città, con occasionali postille erudite e non più come dato di riferimento del cammino percorso. Non c'è realismo nella descrizione. Qualche rapido accenno a monasteri, mura, rovine, che non vuole tanto illustrare la visione in atto quanto ricondurre ad uno sforzo d'identificazione di luoghi classici e di motivi religiosi: «e navicando – leggiamo – se vede dove era Clado e Chersoneso, oppidi circumdati da fertilissimi campi, e le ruine sue marmoree notano a lo homo esser stati magnifici et excellenti» [45]. Non ci sono dubbi che gli elementi del

[42] M. Balard, *Romaine génoise* ... cit., pp. 259-264. L'espressione «carrefour des routes maritimes vers l'Orient» a p. 263.

[43] J. Richard, *Les gens de mer vus par les croisés et par les pèlerins occidentaux au Moyen-Age,* in *Le genti del mare Mediterraneo,* Napoli 1981, I, pp. 341-355.

[44] *Liber peregrinationis* ... cit., p. 14. Oltre che dalla mancanza di remi non sembra una galera nemmeno dalla rotta che percorre.

[45] A. da Crema, *Itinerario* ... cit., p. 68.

paesaggio servono solo da spunto per evocare i dati di un immaginario precostituito, in gran parte d'ispirazione letteraria. Indifferente a ciò che gli scorre davanti agli occhi resta anche un pellegrino della levatura di Gabriele Capodilista (1458), che pure con l'ausilio di una carta nautica – «cartezando» – seguiva la rotta con tanta attenzione da accorgersi che il pilota aveva commesso un errore [46]. Anche le lettere di varia provenienza, ma per gran parte di rappresentanti diplomatici e di altri inviati governativi, pubblicate nei veneziani *Diarii* di Marin Sanudo sono avare di particolari sulla navigazione, mentre si diffondono volentieri sulle soste.

Al centro dell'interesse dei viaggiatori sono invece i venti, la loro intensità e la loro direzione in rapporto al viaggio e quindi la manovra alle vele. Se Jacopo da Verona si limita a scrivere che la nave ha percorso certi tratti di mare «prospero vento», nei racconti di viaggio più tardi si parla dei venti con diligenza meticolosa e con competenza. Appare chiaro che le sorti della navigazione sono affidate ad essi, e posti al centro del discorso a bordo come tema d'interesse vitale, anche un passeggero inesperto di cose marittime non tarda a conoscerli ed impara ad orientarsi nella loro geografia, pur trovandosi molte volte ad assistere ad accesi contrasti tra gli ufficiali della nave sulle loro evoluzioni. «Batute sono le velle alquanto da uno vento, alquanto da un altro», sintetizza un pellegrino [47], e un altro mostra di saper bene, col salmista (135,7), che in ogni caso il cammino della nave lo governa «Ille, qui producit ventos de thesauris suis» [48].

Dalle incertezze dell'avvicendarsi dei venti il rapporto col mare muta radicalmente con le tempeste. Allora la descrizione della furia degli elementi s'accompagna con le preghiere, le invocazioni, le promesse, i voti, espressi con le ingenuità della religione popolare. E qualche volta – come racconta Gabriele Capodilista – il mare era così agitato che «tuti iacevano ne la galea per morti, et non solamente li peregrini ma etiam li marinari» [49]. Erano queste le circostanze nelle quali, col pericolo incombente di un naufragio e

[46] S. Brasca, *Viaggio in Terrasanta* ... cit., p. 175.

[47] A. da Crema, *Itinerario* ... cit., p. 88. «E non calando mai le velle navigassimo cum diversi venti, ché questo mare cusì rechiede». *Ibidem.*

[48] A. di Filippo Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio* ... cit., p. 88. «La contesa et maledetta discordia fra il padrone et nochieri et huomo di consiglio, che chi la voleva chalda et chi fredda», in *ivi*, p. 92.

[49] S. Brasca, *Viaggio in Terrasanta* ... cit., p. 171.

la nave praticamente senza governo, l'immaginazione dava corpo a visioni apocalittiche, che peraltro non erano del tutto ingiustificate, per la fragilità del mezzo al quale ci si affidava. Nel 1385 anche una «cocca a due coverte, grandissimo legno», in viaggio dalla Siria a Venezia, colta da una tempesta nel golfo di Antalia fu trascinata per ottocento miglia quasi sulla costa africana, vagando senza meta per quattordici giorni. Avevano corso il rischio di essere venduti come schiavi, e si erano ridotti a mangiare all'insalata le foglie di una partita di arance che faceva parte del carico [50].

Certo, i pericoli e i travagli di un viaggio terrestre non sarebbero stati minori, ma riproporre la questione di una superiorità dell'una sull'altra via non approderebbe a molto, una questione in fondo oziosa quando venga posta in assoluto, senza tener conto delle specifiche circostanze di tempo e di luogo, tanto più che non sempre c'era alternativa tra i due itinerari, e quindi mancava ogni possibilità di confronto. Tuttavia non si può tralasciare che al viaggiatore quello marittimo non poneva le incognite del viaggio terrestre. La sistemazione a bordo, sia pure con le difficoltà dell'ambientamento e con tutte le sue durezze, offriva in ogni caso la garanzia di una certa condizione per tutta la continuità del tragitto. E su una delle rotte ordinarie il viaggio aveva i suoi margini di rischio, il «periculum maris et gentium» degli atti notarili, ma non rappresentava un'avventura, perché tutto ciò che era prevedibile poteva essere previsto. La nave era la guida più affidabile, inoltre si aveva la sicurezza del ritorno, perché l'itinerario si percorreva nei due sensi.

Già in partenza esso era conosciuto nelle sue linee essenziali, conosciuto dal mercante, dal pellegrino, da chi svolgeva una funzione politica o amministrativa, da chiunque altro ne avesse fatto una scelta propria, ognuno in una prospettiva diversa ma con molti elementi comuni. Benché il viaggio non fosse ancora diventato un costume culturale, c'erano cose al mondo che meritavano d'esser viste, e molti sapevano quali, in particolare i luoghi consacrati dalla memoria cristiana; più tardi anche le vestigia della civiltà classica. L'esotismo in fondo non trovava molto spazio nel Mediterraneo: il rifiuto del mondo islamico, considerato in modo imperdonabile

[50] G. Bartolini-F. Cardini, *Nel nome di Dio facemmo vela. Viaggio in Oriente di un pellegrino medievale*, Bari 1991, p. 185. Queste ottocento miglia immaginate dal pellegrino, che è Lionardo Frescobaldi, sembrano un po' troppe.

abominevole era assoluto, una diversità che si manifestava lucidamente nell'evidenza di paesi dove «le done portano le brache et li homeni non» [51]. Per esso c'era più distacco che non curiosità. Molta invece ne suscitavano le diversità dei paesi cristiani, come le donne di Otranto con gli orecchi forati per decorarsi con gli orecchini o la sposa di Cipro con le sopracciglia e la fronte dipinte, nel racconto di Jacopo da Verona [52]. Lungo un itinerario marittimo le rotture determinate dagli scali, notevolmente distanziati tra loro, davano risalto ai contrasti, accentuandoli. Anche per questo, considerate in generale, le impressioni di viaggio riescono poche volte a pervenire ad un quadro geografico d'insieme ma restano frammentarie ed episodiche.

Gli itinerari marittimi erano caratterizzati dalla loro meta ma al viaggiatore si presentavano anche come una successione di tappe obbligate significative. Erano questi luoghi, celebrati a vario titolo, che risvegliavano l'interesse del turista, e nel racconto se ne attesta l'esperienza vissuta. Architetture e fortificazioni, porti, reliquie e tutto ciò che poteva rappresentare un'attrattiva vengono osservati con diligenza e descritti accuratamente. Molte le osservazioni di carattere etnografico, che mostrano che la prospettiva è dall'esterno, verso uno spazio che si scopre diverso dal proprio. Grande attenzione è rivolta alla vegetazione, ai giardini, a piante e animali che si vedono per la prima volta, a tecniche inusitate che si trovano di là dal mare: di là dal mare, dove hanno sede i luoghi del diverso. Le notazioni personali s'intrecciano con tutte le altre convenzionali. Qui più che il viaggiatore si rivela il turista, che si preoccupa di vedere tutto quello che in un dato luogo deve esser visto. «Poi attesi a veder quello che è degno di esser veduto in essa città», racconta un giovane veneziano che nel 1561 visitò Alessandria, in uno dei viaggi che intraprendeva per ragioni commerciali e per il suo «desiderar molto il veder del mondo». Per prima la chiesa dove predicò s. Marco ma anche le mura costruite all'antica e ormai cadenti, le case alla turca, il porto, i giardini, i Turchi, benevolmente qualificati meno cattivi degli Arabi [53]. Cent'anni prima, nel 1458, i pellegrini che avevano ottenuto che la loro galera si fermasse a Ragusa perché potessero visitare la città, erano guidati da interessi

[51] S. Brasca, *Viaggio in Terrasanta* ... cit., p. 69.
[52] *Liber peregrinationis* ... cit., pp. 15, 18-19.
[53] *Relazione di un patrizio veneto* ... cit.

non dissimili: il palazzo dei Signori, le mura, una fontana e molte chiese e reliquie «de grandissima devotione» [54].

Di là dal mare. Il mare si poneva come un elemento ambiguo che univa nello stesso tempo in cui rappresentava una barriera. Gli itinerari che lo percorrevano ne determinavano l'immagine e le realtà concrete e familiari, garantite e divulgate dal viaggio.

[54] S. Brasca, *Viaggio in Terrasanta* ... cit., pp. 168-169.

HALINA MANIKOWSKA
Varsavia

LE VIE DEI PELLEGRINAGGI NELL'EUROPA CENTRO-ORIENTALE

Lo scopo di questo intervento è quello di presentare un quadro generale della storia dei pellegrinaggi in Europa centrale ed in particolare nella Polonia del tardo Medioevo. Si tratta di un'epoca durante la quale, in relazione con la trasformazione della vita religiosa che a partire dal sec. XIII ha reso più profonda la cristianizzazione di questi paesi, si registra un'ampia diffusione della pratica del pellegrinaggio, tanto nella direzione dei santuari più lontani che di quelli regionali e locali. È necessario peraltro chiarire in via preliminare il significato del termine Europa centro-orientale, che nella storiografia medievale non è affatto univoco [1]. L'oggetto di cui mi occuperò non sarà l'intera Europa centro-orientale, comunque venga definita; mi riferirò sovente alle fonti documentarie polacche, slesiane (la Slesia fa parte del regno di Boemia a partire dal sec. XIV), ceche ed ungheresi ed inoltre alle ricerche che vengono svolte in questi paesi. Il motivo di questa limitazione del campo è dovuto soprattutto al quadro ricavabile dalla mappa dei pellegrinaggi europei, la quale solo in minima misura tiene conto dei *loca sacra* di queste tre regioni.

Intendo innanzitutto rendere conto dello stato delle ricerche fin qui svolte dagli studiosi polacchi i quali, nel corso di un vivace dibattito di non molto tempo fa, hanno elaborato dei questionari scientifici, che, applicati ai diversi centri di pellegrinaggio, permettono di condurre degli studi comparativi [2]. In secondo luogo

[1] Cfr. J. Kłoczowski, *L'Europe du Centre-Est dans l'historiographie des pays de la région*, Lublin 1995; J. Szücs, *Disegno delle tre regioni storiche d' Europa*, trad. F. Argentieri, Catanzaro 1996; G. Klaniczay, *Ordini religiosi e culti dei santi nella costruzione delle identità territoriali nell'Europa centrale*, in *Vita religiosa e identità politiche. Universalità e particolarismi nell'Europa del tardo Medioevo*, a cura di S. Gensini, Pisa 1998 (Fondazione Centro di Studi sulla Civiltà del Tardo Medioevo San Miniato, «Studi e Ricerche», 7), pp. 83-85.

[2] Lo stato di ricerche sul pellegrinaggio nella Polonia medievale ho presentato nella relazione *Les recherches polonaises sur les pèlerinages à l'époque médiévale*, preparata insieme con Hanna Zaremska al Congresso di C.I.H.E.C, 1996 a Lublin. Mi permetto di rivolgermi a questo testo nelle considerazioni qui presentate.

vorrei soffermarmi sulle trasformazioni della religiosità popolare che a mio parere hanno inciso profondamente sul fenomeno del pellegrinaggio ed in seguito alle quali mutò non solo il carattere di quest'ultimo, ma gli stessi percorsi dei pellegrini. A questi ultimi, alle vie vere e proprie del pellegrinaggio, dedicherò solo qualche breve cenno, dato che siamo ancora lontani dall'elaborare una mappa che li descriva in modo sufficientemente completo.

Le ricerche sui pellegrinaggi medievali in Polonia, Boemia, Ungheria hanno avuto a lungo il carattere di contributi in margine a studi incentrati su ben altre problematiche. Le monografie sui centri del pellegrinaggio, lavori di modeste dimensioni usciti dalla penna di qualche erudito locale, espressione il più delle volte di dilettantismo campanilistico, sono solitamente prive di una seria riflessione metodologica e mancano di un'analisi approfondita dei dati raccolti. Se si eccettua quanto si è scritto sulla partecipazione alle crociate di Cechi ed Ungheresi (il contributo dei Polacchi fu marginale [3]) e sui pellegrinaggi ungheresi a Roma [4], la spiegazione principale dell'attuale stato delle ricerche è data dalla scarsità delle fonti. Di fronte alla pressoché totale mancanza di *itineraria*, di relazioni di viaggio, di descrizioni dei paesi e dei luoghi visitati dai pellegrini durante il loro cammino, il più importante materiale documentario che si riferisca ai pellegrinaggi medievali (e che fino ad oggi è anche l'unico ad essere stato analizzato organicamente) è costituito dalle raccolte di *miracula* (in Boemia, però, non si sono conservate), scritte tra il XIII ed il XVI secolo. Solo recentemente gli studiosi polacchi e cechi hanno analizzato un altro tipo di documentazione, vale a dire le lettere d'indulgenza, i libri liturgici,

[3] Nonostante la partecipazione di pochi aristocratici e principi polacchi alle crociate e ai pellegrinaggi in Terra Santa nel XII sec. queste spedizioni non hanno avuto il successo presso la società polacca. Dal XIII sec. per i militi polacchi e cechi furono invece importanti le crociate in Prussia, cfr. W. PARAVICINI, *Preussenreisen des Europäisches Adels*, Sigmaringen 1989.

[4] Per la ricerca su questo pellegrinaggio una notevole importanza ha il libro della confraternita di Santo Spirito in Saxia de Urbe (1477-1526); in esso si sono iscritti gli abitanti dei paesi dell'Europa centrale, in primo luogo gli Ungheresi (1500 persone circa), ma anche i Danesi e gli Italiani; cfr. V. BUNYITAY, *Monumenta Vaticana historiam regni Hungariae illustrantia*, ser. I, t. V: *Liber confraternitatis Sancti Spiritus de Urbe*, Buda 1889; sui Tedeschi iscritti si veda K.H. SZÄFER, *Die deutschen Mitglieder der Heiliggeist-Bruderschaft in Rom am Ausgang des Mittelalters*, Paderborn 1913; si veda anche *Liber confraternitatis B. Mariae de Anima Teutonicorum in Urbe*, ed. K. JAENIG, Romae 1875.

gli inventari delle reliquie, i registri comunali e così via; anche l'architettura dei singoli santuari è stata presa in considerazione.

È ovvio che per tutte queste ragioni la nostra conoscenza del problema rimane frammentaria. Non siamo ancora in grado di avviare la ricostruzione della mappa completa dei centri di pellegrinaggio, di misurare i flussi dei pellegrini e di seguire la loro evoluzione nelle singole epoche, e infine, in parecchi casi anche relativamente a centri studiati a fondo, non riusciamo ancora a definire il loro carattere effettivo (quale fosse il centro vero e proprio del pellegrinaggio, quali le tappe sulla via al santuario principale o i luoghi di indulgenza). Lo studio di questi luoghi richiede di solito delle indagini assai lunghe e difficili su fonti disperse e note solo in parte. Capita anche che basti una notizia accidentale per determinare – per es. – il raggio di influenza di un determinato centro. Da fonti pomerane si sa che un centro di pellegrinaggi legato al culto di Santa Barbara nei pressi di Toruń godeva di grande popolarità almeno dalla seconda metà del sec. XV e che attirava schiere di pellegrini, visto che il vescovo di Chełmno (Culm) [5] prese la decisione di suddividere le loro offerte (1475) tra la chiesa parrocchiale della Vergine Maria a Toruń, che ne era stata beneficiaria fino a quel momento, e il capitolo di Chełmno. Si può inoltre supporre che anche gli zatterieri, che navigando sul fiume passavano per Toruń, si recassero in pellegrinaggio fino a quella miracolosa fonte. E tuttavia, l'unica testimonianza che fino ad oggi ci dice che questo centro era conosciuto oltre i confini regionali e che attirava gente da lontano è costituita da una informazione accidentale riguardo ai voti fatti da un mercante di Breslavia, Piotr Rindfleisch, al suo ritorno dal pellegrinaggio in Terra Santa nel 1496. Sorpreso da una tempesta, nel timore di perdere la vita, fece voto di recarsi in pellegrinaggio a Trzebnica, e inoltre di offrire una messa a Santa Barbara [6] a Toruń ed a San Nicola (la scelta di questo santo è più che comprensibile) a Breslavia. Il fatto che costui conoscesse bene questo centro nella zona di Toruń non è comunque sorprendente: i mercanti di Breslavia, che avevano rapporti commerciali con lo

[5] K. ZIELIŃSKA-MELKOWSKA, *Średniowieczne miejsca pielgrzymkowe w ziemiach chełmińskiej, lubawskiej i michałowskiej* [I luoghi di pellegrinaggio nelle terre di Pomerania], in *Peregrinationes. Pielgrzymki w kulturze dawnej Europy*, a cura di H. MANIKOWSKA-H. ZAREMSKA, Warszawa 1995, p. 245.

[6] R. RÖHRICHT-H. MEISNER, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Land*, Berlin 1880, p. 341.

stato dell'Ordine Teutonico e che mantenevano dei contatti con la sua popolazione, dovevano per forza conoscere anche i centri di pellegrinaggio del luogo.

La scarsità della documentazione, il fatto che essa si trovi dispersa e che ci si muova in essa – per così dire – a tentoni, sono tutti fattori che rendono particolarmente difficile il compito di inserire nella mappa dei pellegrinaggi europei del Medioevo i centri ad est dell'Oder, quelli boemi e quelli ungheresi, e di collegare le vie locali e regionali che portavano ad essi con la rete delle vie dell'Europa occidentale. Niente di strano perciò che sulla mappa dei pellegrinaggi dell'*Atlas zur Kirchengeschichte* l'Europa centro-orientale sembri un deserto religioso: qualche raro santuario, nessuna via [7]. A nord del Danubio e ad est dell'Oder su questa mappa si trovano solo: Gniezno (capitale della provincia apostolica polacca, sepolcro del più antico patrono nazionale), Częstochowa e Cracovia (capitale dello stato, sepolcro del secondo patrono del regno). Poi in Slesia: Trzebnica (sepolcro della patrona della Slesia, Santa Edvige) e Wartha (luogo importante in epoca moderna ed al quale la letteratura meno recente dedica molta attenzione, un poco esagerando); in Boemia, oltre a Praga, vengono segnalati solamente due luoghi ed in Ungheria solo la sede della provincia apostolica.

Nonostante queste fastidiose lacune nella documentazione, certi aspetti della problematica del pellegrinaggio nell'Europa centro-orientale ci sono noti abbastanza bene. L'inizio del fenomeno si ricollega al culto dei primi principi cristiani e dei missionari martiri, che svolse un ruolo fondativo per l'ideologia dello stato e della Chiesa locale [8]. Il culto dei missionari soprattutto ebbe in Polonia

[7] *Atlas zur Kirchengeschichte*, p. 18, repr. in N. OHLER, *Vita pericolosa dei pellegrini nel Medioevo. Sulle tracce degli uomini che viaggiavano nel nome di Dio*, trad. a cura di R. FABBRI, Casale Monferrato 1996, pp. 28-29.

[8] Si veda a questo proposito A. GIEYSZTOR, *Politische Heilige im hochmittelalterlichen Polen und Böhmen*, in *Politik und Heiligenverehrung im Hochmittelalter*, a cura di J. PETERSOHN, Sigmaringen 1994 ("Vorträge und Forschungen", 12), pp. 330 e sgg.; F. GRAUS, *St. Wenzel, der heilige Patron des landes Böhmen*, in IDEM, *Lebendige Vergangenheit*, Köln-Wien 1975, pp. 159-181; IDEM, *Die Nationenbildung der Westslawen im Mittelalter*, Sigmaringen 1980, pp. 66 e sgg.; IDEM, *St. Adalbert und St. Wenzel. Zur Funktion der Heiligenverehrung in Böhmen*, in *Europa Slavica–Europa Orientalis. Festschrift H. Ludat*, Berlin 1980, pp. 205-230; G. KLANICZAY, *From Sacral Kingship to Self- Representation. Hungarian and European Royal Saints*, in *Continuity and Change in the Middle Ages*, a cura di E. VESTERGAARD, Odense 1986 (ora anche in G. KLANICZAY, *The Uses of Supernatural Power. The Transformation of Popular Religion in Medieval and Early Modern Europe*,

un ruolo particolare, dato che qui nessuno dei primi sovrani storici, promotori al contempo della cristianizzazione del paese, venne riconosciuto come santo. In questo primo periodo, del resto non diversamente che in altri paesi, venivano effettuati dei pellegrinaggi nei sepolcri dei primi santi locali, e cioè in particolare a Gniezno, dove riposavano i resti di Sant'Adalberto e dove vennero traslate le reliquie dei Cinque Frati Martiri. Tutti questi viaggi dovettero cessare dopo l'incursione del principe ceco Brzetysław (1039 circa), quando Gniezno venne distrutta ed i corpi dei santi martiri e del patrono della Polonia trasferiti in Boemia.

I tentativi intrapresi nel sec. XII di introdurre sul territorio polacco dei nuovi culti (la traslazione delle reliquie di San Floriano a Cracovia, di San Gaudenzio a Płock, di San Vincenzo a Breslavia) non ebbero pieno successo; le informazioni sull'esistenza dei pellegrinaggi in questo periodo sono eccezionalmente scarne. Il loro quadro si arricchisce in modo evidente solo a partire dal sec. XIII, soprattutto grazie a due canonizzazioni, quella di San Stanislao (vescovo di Cracovia nella seconda metà dell'XI secolo) nel 1253 e di Santa Edvige nel 1267. Scarsi effetti, ed in ogni caso effimeri, ebbero invece gli sforzi di arricchire il *pantheon* dei santi polacchi di altre figure, propriamente nazionali o semplicemente legate in qualche modo con la Polonia, come per es. la figlia del re ungherese Bela IV, la principessa cracoviana Cunegonda; sua sorella minore, la principessa della Grande Polonia Yolanda; la clarissa Salomea – principessa dei Piasti e regina di Halicz, moglie di Coloman, figlio del re di Ungheria, Andrea II –; la principessa di Slesia Anna, figlia del re boemo Ottocar Přemysl I; il domenicano Jacek Odrowąż). La comparsa in Europa centro-orientale di nuovi culti, collegati alle dinastie qui al potere, il culto delle principesse in primo luogo – Santa Elisabetta di Turingia (d'Ungheria), Sant'Agnese di Boemia, Santa Margherita d'Ungheria, Santa Edvige – è un tratto caratteristico della storia del XIII e XIV sec. in questa parte d'Europa [9]. È possibile che l'insuccesso di questi tentativi di canonizzazione di principesse polacche fosse determinato da ra-

Cambridge 1990, pp. 79-94); IDEM, *Rex iustus. Le saint fondateur de la royauté chrétienne*, in «Cahiers d'études hongroises», 8 (1996), pp. 34-58; K. SZOVÁK, *The Image of the Ideal King in Twelfth-Century Hungary. (Remarks on the Legend of St. Ladislaus)*, in *Kings and Kingship in Medieval Europe*, a cura di A.J. DUGGAN, London 1994, pp. 241-265.

[9] Si veda a proposito G. KLANICZAY, *Ordini religiosi* ... cit., pp. 91-93.

gioni politiche; il carattere regionale di questi culti, che presero forma ai tempi della cosiddetta "frammentazione territoriale", in una Polonia suddivisa in principati e ancora priva di un centro di potere unificato, non favoriva certo la politica centralistica di Ladislao Łokietek, il quale, seguendo il suo progetto di costruzione di un regno unificato sotto il suo scettro di tutte le province nominalmente appartenenti ai Piasti (fu incoronato re di Polonia nel 1320), fu costretto a combattere con tutte le manifestazioni di particolarismo. La rivalità tra le province principali – Slesia, Piccola e Grande Polonia – per la supremazia in una Polonia che cercava di uscire dalla frammentazione, ebbe luogo anche sul piano religioso. La canonizzazione di Edvige, principessa di Slesia, e la restaurazione del culto di Sant'Adalberto a Gniezno furono la risposta alla canonizzazione di San Stanislao ed alla valenza politica del suo culto. Di conseguenza, Cracovia (Piccola Polonia), Trzebnica (Slesia) e Gniezno (Grande Polonia) diventarono i principali centri regionali di pellegrinaggio: tutto sembra indicare che i pellegrini provenienti da lontano, fino alla fine del Medioevo, non furono che una piccola parte nel complesso di quelli che vennero a visitare questi luoghi nei loro viaggi devozionali. Testimonianza significativa di questa circostanza è la supplica della principessa di Slesia, Caterina, principessa di Freystadt (Kożuchów), la quale, chiedendo al papa la dispensa dall'obbligo di adempiere un voto che consisteva nell'effettuare vari pellegrinaggi, ricorda pure di aver avuto intenzione di recarsi in visita "in diocesi Cracoviensi cuius vero nomen loci ignorat", anche se ricorda perfettamente altri luoghi celebri, o meglio le reliquie presso le quali doveva recarsi in pellegrinaggio, per offrirvi costosi ex-voto: i Re Magi a Colonia, la Santissima Maria Vergine ad Aquisgrana, San Venceslao a Praga, il Sangue di Cristo a Wilsnack, ed altre località regionali slesiane: Brzeg e la già ricordata Wartha [10].

Il pellegrinaggio del sec. XIII verso le tombe dei santi si sviluppò nel quadro di un modello di pietà e di pratica religiosa che si era formato nel periodo precedente. Esso si basava sulla fede nella particolare forza taumaturgica della tomba del santo, il luogo nel quale era più facile trovare aiuto nella sventura e nella malattia. A questo stesso secolo risalgono delle relazioni che attestano l'ere-

[10] Ringrazio il prof. Jacek Wiesiołowski per la consegna della sua trascrizione di questa supplica.

zione di santuari destinati ad attirare i pellegrini con le loro raccolte di celebri reliquie fatte venire dall'estero. Fin dall'inizio del XIII sec. questi centri ambiscono ad ottenere i privilegi di dispensare indulgenze, mentre finalmente si registrano i primi miracoli, quelli che erano avvenuti sul posto oppure quelli che, pur essendo avvenuti altrove, erano da attribuirsi ai patroni od alle reliquie locali.

Il fatto che gli studi sui *loca sacra* in Polonia (ed in buona misura anche in Ungheria) si siano fin qui fondati sui *miracula* costituisce la loro forza ma nello stesso tempo anche il loro punto debole. Le ricerche su Cracovia avviate e successivamente portate avanti per lunghi anni da Alessandra Witkowska OSU hanno portato alla definizione di un questionario che poi è diventato fondamentale per questo tipo di studi [11]. Adottato da altri studiosi ed applicato al caso di altri santuari esso ha consentito di effettuare un lavoro comparativo e di proporre una tipologia dei *loca sacra* polacchi. Si tratta di un questionario che non si distingue poi tanto da quelli correntemente in uso nella storiografia europea e che comunque, per mezzo soprattutto di computi statistici, dovrebbe rendere possibile la risposta alle principali questioni relative a) alle fluttuazioni di intensità del culto ed alle variazioni della sua estensione territoriale; b) alla provenienza sociale dei pellegrini; c) alle pratiche legate al pellegrinaggio. Esso ha trovato un'applicazione esemplare nelle ricerche sui pellegrinaggi a Cracovia nel sec. XV [12]. Ne è uscito un quadro molto preciso e dettagliato, che tuttavia è limitato al caso di un centro del tutto particolare (capitale statale e carattere locale del pellegrinaggio). Le conclusioni della Witkowska riguardanti Częstochowa e Cracovia, se paragonate ai risultati degli studi di Jacek Wiesiołowski su Poznań [13] (centro carmelitano eret-

[11] A. Witkowska, *Miracula małopolskie z XIII i XIV wieku. Studium źródłoznawcze* [I *miracula* della Piccola Polonia del XIII e XIV sec. Studio delle fonti], in «Roczniki Humanistyczne», 19 (1971), pp. 29-161; Eadem, *Miracula średniowieczne. Funkcje przekazu ustnego i zapisu literackiego* [I *miracula* medievali. Funzioni della comunicazione orale e della scrittura], in *Kultura elitarna a kultura masowa w Polsce późnego średniowiecza*, a cura di B. Geremek, Wrocław-Warszawa-Kraków 1978, pp. 161-188.

[12] Eadem, *Kulty pątnicze piętnastowiecznego Krakowa. Z badań nad miejską kulturą religijną* [I culti di pellegrinaggio nella Cracovia del XV secolo. Studi sulla cultura religiosa cittadina], Lublin 1984.

[13] J. Wiesiołowski, *Funkcjonowanie poznańskiego kultu pątniczego w kościele Bożego Ciała (kon. XV-pocz. XVII wieku)* [Il funzionamento del culto di pellegrinag-

to tra la fine del XIV e l'inizio del XV secolo attorno alla leggenda del ritrovamento di alcune ostie miracolose) e ancora Częstochowa, offrono la possibilità di cogliere alcuni criteri tipologici, individuabili sulla base delle differenze nell'immagine del pellegrinaggio che si ricavano dai *miracula*. Il primo e più ovvio è il criterio del raggio geografico d'azione del culto, stimato sulla base del luogo di provenienza dei pellegrini. Witkowska, alla stregua della storiografia europea, fa sua la seguente scala, che si è già rivelata utile nello studio del raggio d'azione dei centri di pellegrinaggio a carattere prevalentemente locale: fino a 15 km, da 16 a 30, da 31 a 60, oltre 60. Questa scansione, se applicata al caso di centri a maggiore raggio d'influenza (regionale, come Poznań o anche nazionale e addirittura internazionale, come Częstochowa), confonde il quadro d'insieme e quel che è peggio non distingue all'interno del primo gruppo (partecipanti a pellegrinaggi fino a 15 km) quei soggetti che difficilmente possono essere riconosciuti come pellegrini veri e propri. Il 56% dei pellegrini di cui si parla nei *miracula* era costituito di fatto da abitanti di Cracovia, quasi il 70% del totale aveva percorso una distanza inferiore ai 5 km e soltanto il 14% era partito da località distanti di Cracovia più di 60 km. Questa situazione era il risultato della specifica natura della vita religiosa di questa città verso la fine del Medioevo. Alla metà del XV sec. Cracovia era diventata "la città dei miracoli", grazie allo sviluppo, fino ad un certo punto imposto dall'esterno, del culto di nuovi santi locali recentemente defunti. Tra questi ultimi incontriamo un professore dell'università di Cracovia e dei frati dei conventi che si erano appena stabiliti in città o di quelli che erano stati tra i promotori della riforma della Chiesa. I miracoli che avevano luogo presso i loro sepolcri e che furono registrati nei *miracula* nella seconda metà del XV e all'inizio del XVI secolo sono la prova che tali culti ebbero un'influenza eminentemente locale, limitata cioè alle mure della città ed alle più immediate vicinanze di essa. Nello stesso tempo il santuario eretto dai carmelitani a Poznań e che veniva visitato dai pellegrini che desideravano venerare un'ostia miracolosa fu un centro di pellegrinaggio importante per l'intera regione, conosciuto persino in Lituania, cioè oltre i confini della Polonia vera e propria. Negli anni 1493-1529 più della metà dei pellegrini

gio nella chiesa del *Corpus Domini* a Poznań alla fine del XV-inizio del XVII secolo, in *Legenda Bożego Ciała*, in «Kronika Miasta Poznania», 3-4 (1992), pp. 128-159.

che vi giungeva percorreva delle distanze superiori ai 60 km. Jacek Wiesiołowski, che ha studiato questo centro, propone una classificazione più complessa dei pellegrinaggi a corta ed a lunga meta. I pellegrinaggi locali comprenderebbero i pellegrinaggi che in pratica si tenevano nell'ambito della parrocchia d'appartenenza o quelli di un giorno, fino a 30 km. I pellegrinaggi regionali sarebbero quelli che venivano intrapresi da una distanza che poteva andare da due a 3-4 giorni di marcia. Infine abbiamo i pellegrinaggi interregionali che partivano da località distanti almeno 5-7 giorni di cammino. Le ricerche comparative sui tre centri di cui abbiamo detto (Cracovia, Częstochowa, Poznań), che sono anche quelli che dispongono delle raccolte di *miracula* meglio conservate, permettono di cogliere le loro reciproche differenze, oltre che le trasformazioni che ebbero luogo nel movimento complessivo dei pellegrinaggi. I luoghi di pellegrinaggio di Cracovia, se si eccettuano le chiese legate al culto di San Stanislao, per i cento anni dal 1420 al 1520 non acquistano mai una fama che oltrepassi la dimensione locale. Solo il culto del patrono nazionale, San Stanislao, il più antico e meglio radicato, era capace di attirare pellegrini da tutto il paese. Di questi più del 50% percorreva oltre 60 km. Le vie del pellegrinaggio a Poznań si modificano negli anni '30 del sec. XVI, al momento dello scoppio della Riforma. Il convento dei carmelitani diventa meta di pellegrini, quasi la metà dei quali, però, non oltrepassava i confini della propria parrocchia.

La tipologia fondata sul criterio della provenienza geografica dei pellegrini, che andavano a riconoscere i miracoli avvenuti, contiene dunque in sé una difficoltà fondamentale, che riguarda la nozione stessa di pellegrinaggio: è possibile ed è opportuno fare uso delle stesse categorie tanto per i pellegrinaggi effettuati dentro le mura della propria località di residenza oppure della stessa parrocchia, nel caso in cui essa contenesse i santuari visitati, quanto per quelli che richiedevano un lungo cammino? Le conseguenze della "equazione" tra queste due categorie sono enormi. Innanzitutto viene meno la distinzione tra pellegrinaggio e partecipazione alle celebrazione liturgiche, specialmente se quest'ultima era motivato dall'intento di ottenere un'indulgenza od una grazia particolare che non richiedeva alcun viaggio. In secondo luogo, la prevalenza dei pellegrinaggi locali rischia – cosa che per es. ha avuto luogo a Poznań negli anni '30 del sec. XVI – di comprimere e persino di deformare l'immagine globale dei pellegrinaggi. Essi oltretutto modificano in modo sostanziale la risposta alla domanda sulla prove-

nienza sociale dei pellegrini. Generalmente, tra le persone menzionate nei *miracula*, i cittadini sono i più numerosi. A Cracovia essi arrivano fino a rappresentare i 2/3 del totale dei visitatori dei *loca sacra* della città; niente di strano, visto che si tratta per lo più di abitanti della stessa Cracovia. A Poznań, invece, negli ultimi anni del sec. XV, quando la chiesa del *Corpus Domini* è diventata un centro di pellegrinaggi più che locale, i cittadini sono "solo" un po' più del 50% (41% contadini, 7% piccola nobiltà). La prevalenza di pellegrini di origine borghese nel complesso dei fedeli che visitavano i *loca sacra* rappresenta un dato nuovo rispetto alle ricostruzioni basate sulle raccolte di miracoli del periodo più antico, visto che nei *miracula* della Piccola Polonia del XIII e del XIV secolo (San Stanislao, le principesse Cunegonda e Salomea) in primo piano si trovano i *milites*. Questo cambiamento è almeno in parte spiegabile con i progressi nell'urbanizzazione e nella cristianizzazione del paese. Non si può peraltro tralasciare la questione della distorsione che si è venuta a creare nell'immagine offerta dai *miracula*, dovuta al carattere peculiare di questa fonte. Anche i registri delle confraternite che accoglievano i pellegrini che si recavano a Roma dall'Europa centro-orientale non rispecchiano fino in fondo il fenomeno [14]. Nell'insieme dei pellegrini provenienti dalle tre arcidiocesi – di Gniezno, di Riga e di Leopoli – gli abitanti delle città grandi e medie rappresentano circa i 2/3 del totale. Anche in questo caso è molto probabile che il quadro sia deformato. Il registro romano della confraternita dello Santo Spirito in Saxia per esempio non registra i partecipanti al pellegrinaggio – noto da un'altra relazione – che si tenne nell'anno giubilare (1500), accompagnato da 50 cavalieri e proveniente da uno dei principati slesiani [15].

I *miracula* costituiscono una fonte documentaria omogenea dal punto di vista metodologico e per questo presentano dei vantaggi innegabili per le ricerche in chiave comparativa. Anche i loro limiti, tuttavia, sono evidenti; essi, infatti, restringono il campo ai pellegrini che hanno fatto esperienza della grazia di un miracolo;

[14] IDEM, *Pielgrzymowanie Polaków do Rzymu na przełomie XV i XVI w. (1476-1526)* [I pellegrinaggi dei Polacchi a Roma negli anni a cavallo tra l'400 e il '500], in *Peregrinationes* ... cit., pp. 160-164.

[15] E. LASŁOWSKY, *Beiträge zur Geschichte des spätmittealterlichen Ablasswesen. Nach schlesischen Quellen mit neunurkundlichen Beilagen*, Breslau 1929, pp. 118-142.

prendono in considerazione solo due categorie di pellegrinaggi (prevalgono i pellegrinaggi di ringraziamento, molto inferiore è il numero di pellegrinaggi di supplica, mancano quelli di pentimento), ma soprattutto non identificano, se non in modo approssimativo, i centri del pellegrinaggio. Non è un caso che di questi ultimi i più studiati siano quelli per i quali si sono conservate le raccolte di *miracula*. Al contempo non si riesce a cogliere un chiaro rapporto tra il rango del santuario nel movimento dei pellegrinaggi ed il grado di conservazione di questa documentazione. Una parte dei *loca sacra* cracoviani ebbe per il movimento dei pellegrinaggi un importanza di breve durata, mentre si dà il caso di numerosi santuari a tutt'oggi non ancora identificati o per i quali le ricerche presentano notevoli difficoltà. Gli studi su Trzebnica rappresentano il caso tipico delle difficoltà che derivano dalla povertà della documentazione [16]. Nel caso di questo centro, che fu senza dubbio assai importante, i *miracula* redatti all'epoca del processo di canonizzazione gettano luce esclusivamente sulla fase di preparazione del processo stesso. Il panorama dei pellegrinaggi che è stato ricostruito su questo materiale è frammentario e si riferisce unicamente alla fase iniziale dei pellegrinaggi a Trzebnica. Deve perciò essere integrato con le informazioni – da interpretarsi secondo criteri diversi da quelli che servono per i *miracula* – contenute nelle cronache, nei documenti vescovili e conventuali, nelle fonti che riflettono lo stato dell'economia della città. Bisognerà pure tener conto delle leggende collegate a questo centro e dei nuovi luoghi di culto sorti nelle vicinanze del monastero cistercense.

Un altro esempio di un santuario di primaria importanza, ma quasi completamente privo di documentazione, è Częstochowa, le cui più antiche raccolte di *miracula* risalgono agli anni 1396-1642. Solo il 5% dei 779 miracoli che vi sono registrati si riferisce ai secc. XIV-XV. I restanti documentano la fioritura del culto legato a Jasna Góra che avrà luogo solo nel sec. XVII [17].

La storia del Monte Calvo (Łysa Góra), uno dei più importanti centri di pellegrinaggio nella Polonia del sec. XV, capace di attirare i fedeli con la sua celebre e miracolosa reliquia del Vero Legno,

[16] Cfr. H. MANIKOWSKA, *Ruch pielgrzymkowy na Śląsku w późnym średniowieczu – problemy badawcze* [I pellegrinaggi nella Slesia del tardo Medioevo – problemi di ricerca], in *Peregrinationes* ... cit., pp. 225-241.

[17] J. WIESIOŁOWSKI, *Funkcjonowanie* ... cit., p. 134.

può essere ora descritta con maggiore efficacia grazie all'indagine sullo sviluppo e sulle tappe della erezione del monastero, all'esame delle iniziative tese ad assicurare ai viaggiatori migliori condizioni di vita ed anche grazie agli studi sulla elaborazione della liturgia in questo periodo. I primi lavori di vasto respiro che ampliarono il complesso conventuale furono avviati verso la metà del sec. XIV e coincisero cronologicamente con il mutamento dell'intitolazione della chiesa, da quel momento dedicata alla Santa Croce, per ovvie ragioni: la preziosissima reliquia del Vero Legno, oltretutto dono del re polacco, doveva funzionare da calamita capace di attirare i pellegrini. I lavori proseguirono negli anni '80 dello stesso secolo, ma si dovette attendere la metà del secolo successivo per assistere alle opere maggiori: vennero ampliati la chiesa (più che triplicata) e gli altri edifici del monastero, venne costruita una nuova infermeria e si procedette al trasferimento della reliquia del Vero Legno in una stauroteca d'oro tempestata di pietre preziose. È possibile che solo allora avesse inizio la registrazione dei miracoli. In prossimità del monastero furono costruiti dei bagni di tipo termale, in cima ed ai piedi del Monte Calvo furono collocate delle locande. Tutte queste costruzioni permettono di datare con maggiore esattezza il forte incremento nel flusso dei pellegrini che si verificò nel tardo Medioevo nonché di stimare le possibilità – condizionate da esso – che il monastero aveva di offrire ai pellegrini delle condizioni dignitose per il loro soggiorno. Il paragone tra la storia del monastero del Monte Calvo e quella del santuario di Wilsnack, verso il quale si spingevano i pellegrinaggi provenienti da Germania, Olanda, Scandinavia, Polonia, Boemia, Ungheria e Transilvania, induce a concludere che, qualora venisse condotta una propaganda di ampio respiro di un certo luogo di culto e nel caso questa fosse coronata da successo, erano necessari 50 anni perché si potessero intraprendere delle opere edilizie su larga scala [18].

[18] Cfr. M. DERWICH, *Benedyktyński klasztor św. Krzyża na Łysej Górze w średniowieczu* [L'abbazia benedettina di Santa Croce sul Monte Calvo nel Medioevo], Warszawa-Wrocław 1992, pp. 521-523; P.L. MEIER, *Wilsnack als Spiegel deutscher Vorreformation*, in «Zeitschrift für Religions- und Geistgeschichte», 3 (1951), pp. 54-60; si veda anche A. NICKEL (Schulze), *Wilsnack als europäischer Wallfahrtsort (1383-1552) und seine Kunstwerke in die mittelalterliche Plastik in der Mark Brandenburg. Protokollband des internat. Kolloquiums 2-3 März 1989 in den Staatlichen Museen zu Berlin-Bodemuseum*, a cura di L. LAMMEL-F.M. KAMMEL, Berlin 1990, pp. 153-160.

La questione della intensità del movimento dei pellegrini, delle sue fluttuazioni nell'arco dei secoli e del suo ritmo nel ciclo dell'anno liturgico continua a presentarsi in modo poco chiaro nella storiografia polacca. Sappiamo qualcosa di più su un paio di centri, ma anche in questo caso l'utilità dei *miracula* è limitata [19]. Le note che registrano i miracoli spesso non riportano le date esatte, a volte nemmeno il mese (manca nel 20% delle note dei *miracula* di San Stanislao del XV secolo, nel 74% delle note dei *miracula* di San Giovanni di Kęty, la raccolta riguardante il vescovo Prandota non le riporta affatto). Il risultato è che l'immagine complessiva elaborata per i *loca sacra* di Cracovia fa sorgere dei dubbi. Essa, infatti, indica una prevalenza dei pellegrinaggi per i mesi estivi ed autunnali, mentre non conferma un dato che è presente in altri centri e cioè l'intensificazione dei pellegrinaggi nel periodo pasquale, così come non suggerisce alcuna connessione tra l'afflusso dei pellegrini e la data della fiera nel giorno di San Stanislao (8 maggio). A Poznań, nel santuario del *Corpus Domini*, i miracoli avvenuti venivano annunciati durante le feste collegate con la concessione delle indulgenze (il 49% durante il periodo pasquale) o durante le tre fiere annuali (il 36%). Negli studi su Cracovia la realtà vista attraverso i *miracula* è dunque certamente distorta. Contro questa immagine stanno non solo i dati relativi a numerosi altri centri, che mostrano come il ritmo dei pellegrinaggi doveva essere simile in tutta Europa, ma anche la rivalità tra i centri di pellegrinaggio che si trovavano nella stessa regione, i loro sforzi per controllare la dispensa delle indulgenze e la struttura della liturgia: tutte cose che servivano ad attirare i pellegrini. Il culto dei domenicani caduti nel corso delle invasioni tartare (1259/60) a Sandomierz fu sufficientemente forte da poter concorrere, anche in considerazione della coincidenza delle date, con le celebrazioni del giorno di San Stanislao e con il termine della fiera nella capitale. Le autorità di Cracovia e la chiesa locale presero delle iniziative (mandarono tra l'altro una legazione alla curia di Avignone) di lunga durata e coronate da successo solo nel sec. XV, allo scopo di modificare la data delle solennità a Sandomierz [20]. Analoga rivalità è dato osservare

[19] Si veda sopra le note 11 e 12.

[20] JOANNIS DLUGOSSI, *Liber Beneficiorum diocesis Cracoviensis*, in IDEM, *Opera omnia*, t. VII, ed. A. PRZEŹDZIECKI, Cracoviae 1863, p. 300: «... fabricata est ecclesia, et in qua corpora occisorum humata requiescunt, nobilitavit sacravitque, ut

in Slesia tra la maggiore città della regione, Breslavia, e Trzebnica, distante da essa 27 km. Nel sec. XIV la capitale della Slesia divenne un grande centro ecclesiastico dotato di una rete di chiese assai sviluppata, tra le quali spiccavano quelle dei conventi, prive a dire il vero di oggetti sacri del valore della tomba della patrona della provincia, ma capaci di allestire con perseveranza delle ampie ed allettanti collezioni di reliquie. Quando, nella seconda metà dello stesso secolo, il culto della Passione di Nostro Signore comincia a venire in primo piano, la cattedrale di Breslavia introduce una grande processione per le Palme, senza mai cessare nei secoli successivi di arricchire il rituale liturgico della Settimana Santa. La contromisura di Trzebnica consiste nella acquisizione di indulgenze molto attraenti per il sabato che precede la Domenica delle Palme. Invece, il culmine nell'afflusso di pellegrini sulla tomba della santa, nei giorni 24 e 25 agosto, vale a dire la ricorrenza di San Bartolomeo (al quale era originariamente intitolata la chiesa cistercense), data in cui si teneva la fiera annuale, ed il giorno successivo, festa della traslazione di Santa Edvige, veniva affrontato o, per meglio dire, utilizzato dall'abbazia dei premonstratensi di San Vincenzo a Breslavia, che possedeva la più ricca collezione di reliquie della città: la domenica che cadeva dopo la festa di San Bartolomeo si svolgeva una grandiosa *ostensio reliquiarum* [21]. La rivalità tra i vari centri, tanto quelli di portata locale che maggiore, ebbe la conseguenza di rendere più fitta la rete stradale ed il calendario dei pellegrinaggi. Essa finiva il più delle volte con un compromesso, che ricorda il compromesso relativo alle date delle fiere annuali: il momento culminante del rituale del pellegrinaggio in un centro non solo non impediva il pellegrinaggio in un altro luogo che non fosse molto lontano, ma anzi facilitava la visita di più *loca sacra* in una volta sola. Nei *miracula* del vescovo di Cracovia, Prandota, i pellegrini ottengono finalmente la grazia del miracolo presso la sua tomba, dopo che invano l'hanno cercata a Częstochowa, sul Monte Calvo, sulla tomba di San Stanislao a Cracovia e nel monastero di Miechów pure attorno a Cracovia (nel quale si trovavano preziose reliquie della Terra Santa) [22]. Il culto di Prandota non superò mai i confini della Piccola Polonia e questo è forse il motivo per cui i suoi "rivali" si trovavano nella stessa regione. L'ostia miracolosa di Poznań poteva invece provare la sua efficacia su un area assai più ampia. Qui i pellegrini riacquistavano per miracolo la salute oppure salvavano la vita al ritorno dal pellegrinaggio a Roma, a Compostela e persino in Terra Santa e naturalmente sulla via del ritorno dal concorrente più diretto, il santuario di Wilsnack [23].

universus Polonorum populus nullas maiores ducat per gratiam non mortalis, sed summi pontificis aeterni, collatas indulgentias, quoniamque in Sandomiriensi ecclesia pro die secunda Junii quotannis innovantur; quapropter illas et magnas appellat, et frequentissimo populorum concursu, quasi sanctis martyribus illic a Tartaris occisis parentaturus, anniversarium agit celeberrimum».

[21] Si veda H. Manikowska, *Ruch pielgrzymkowy* ... cit., pp. 229-230.

In generale il ritmo dei pellegrinaggi verso i santuari polacchi (ad eccezione di Cracovia) era simile a quello che osserviamo relativamente ad altri centri europei. Decisivi erano i giorni della concessione delle indulgenze, assegnati più volte alle singole chiese e costantemente aumentati di numero (Trzebnica), l'infoltimento della liturgia, specialmente quella della Settimana Santa, ed anche, come fu nel caso di Poznań, di Trzebnica e di Breslavia, la sovrapposizione delle date delle solennità religiose con quelle delle fiere. Quest'ultimo elemento ebbe un ruolo particolarmente importante là dove abbiamo a che fare con un centro privo di una antica tradizione di pellegrinaggi sostenuta dalla presenza della tomba di un santo. Per i conventi che venivano costruiti in quest'epoca l'organizzazione di un centro del genere costituisce un elemento strategico e la condizione indispensabile per essere concorrenziali nella corsa ad attirare i fedeli.

I mutamenti nel carattere e nella portata del movimento dei pellegrinaggi nella Polonia e nell'Ungheria tardomedievali, furono il risultato del processo di cristianizzazione della società e di sviluppo dell'urbanizzazione che qui ebbe luogo a partire dalla fine del sec. XII Furono inoltre legati alle trasformazioni della religiosità che interessarono all'epoca l'intero continente. In Boemia questa esperienza comune venne turbata per quasi tutto il sec. XV dall'hussitismo, che ebbe effetti distruttivi per il movimento dei pellegrinaggi.

[22] *Miracula venerabilis patris Prandothe episcopi cracoviensis*, ed. W. Kętrzyński, in *Monumenta Poloniae Historica*, t. IV, Lwów 1884, pp. 439-550, nr: IV, X, XIX, XXIX, XXXIV, LV; cfr. anche A. Witkowska, *Kulty pątnicze* ... cit., p. 178.

[23] *Księga cudów poznańskiego kościoła Bożego Ciała (1493-1604)* [Il libro dei miracoli della chiesa del *Corpus Domini* a Poznań], a cura di W. Karkucińska-A. Pawlaczyk-J. Wiesiołowski, in *Legenda Bożego Ciała* ... cit., pp. 59-127, nr: 4, 42, 101, 210, 257, 266, 310.

Negli ultimi secoli del Medioevo, infatti, il movimento dei pellegrinaggi ricevette una nuova forma dal culto delle reliquie che si andava allora sviluppando secondo nuove modalità, dall'introduzione nel 1300 degli anni giubilari e dalla pratica della vendita delle indulgenze, che assunse ben presto dimensioni enormi. Ci sono molti indizi per pensare che questi due fenomeni offrirono insieme uno degli impulsi più significativi che spinsero gli abitanti dell'Europa centrale ad unirsi a quel movimento di pellegrini che finì per comprendere l'intero continente e la Terra Santa. L'orizzonte dei pellegrinaggi della principessa di Slesia Caterina (v. sopra) non è molto diverso da quello dei pellegrinaggi effettuati dalla borghese pomerana e mistica Dorotea di Montau, più anziana di una generazione [24]. Dalla metà del sec. XIV, infatti, la conoscenza (in prima persona o solo indiretta) di famosi e lontani *loca sacra* diventa una specie di bene comune dei circoli di corte, dei ceti nobili e di quelli cittadini. La calamita che attira i pellegrini, e non solo a Roma, sono i grandi privilegi sulle indulgenze di Bonifacio IX, concessi in relazione all'anno giubilare a molti paesi ed a molte diocesi, Europa centrale compresa. L'abate del monastero di Żagań [Sagan] in Slesia, critico nei confronti di questa pratica e dell'efficacia delle indulgenze, scrive:

«et nunc ad Bohemiam, nunc ad Saxoniam, nunc ad Misnam, nunc ad Bavariam, nunc ad Poloniam current populi ad tantam indulgenciam consequendam [...] confluerunt ergo viri et mulieres, senes et iuvenes ad hujusmodi privilegiatas ecclesias ad salvandas animas suas, et utinam propter abusum eorum, quibus concessa sunt privilegia, non incurrissent animarum suarum deceptiones et pericula» [25].

[24] Cfr. *Vita Dorotheae Mantoviensis magistri Johannis Marienwerder*, a cura di H. WESTPFAHL-A. TRILLER, Köln-Graz 1964; cfr. anche *Die Akten des Kanonisationsprozess Dorotheas von Montau von 1394 bis 1521*, a cura di R. STACHNIK, Köln-Wien 1978 («Forschungen und Quellen zur Kirchen- und Kulturgeschichte», 15); Su Dorotea si veda P.T. DOBROWOLSKI, *La mistica femminile nella Polonia del tardo Medioevo: genesi e ricezione*, in *L'Église et le peuple chrétien dans les pays de l'Europe du Centre-Est et du Nord (XIVe-XVe siècles). Actes du colloque organisé par l'École française de Rome avec la participation de l'Istituto polacco di cultura cristiana (Rome) et du Centre européen de recherches sur le congrégations et ordres religieux, Rome 27-29 janvier 1986*, Rome 1990 («Collection de l'Ecole Française de Rome», 128), pp. 215-216.

[25] *Catalogus abbatum Saganensium*, ed. G.A. STENZEL, in *Scriptores Rerum Silesiacarum*, t. I, Breslau 1835, p. 209. Si vedano recenti studi sulle indulgenze, il problema pochissimo studiato nei paesi in questione, J. HRDINA, «*Litere augustinensium*» *aneb pozdně středověkě odpustkově falzum pro augustiniány eremity* [Le false indulgenze per gli Eremitani], in «Acta Universitatis Carolinae – Philosophica et Historica 1. Z Pomocných věd historických», XIII (1996), pp. 165-192; H. MANIKOWSKA, *Wrocławski "liber indulgentiarum" z końca XV wieku* [*Liber indulgentiarum* di Breslavia della fine del XV sec.], in *E scientia et amicitia. Studia poświęcone profesorowi Edwardowi Potkowskiemu w sześćdziesięciopięciolecie urodzin i czterdziestolecie pracy naukowej*, Warszawa-Pułtusk 1999, pp. 131-143.

Lo scetticismo e gli aperti attacchi ad una pratica che andava acquistando rapidamente considerevoli dimensioni – sia da parte di personalità come Ludolf di Sagan che dei sostenitori quattrocenteschi della riforma della Chiesa – non furono in grado di porre un freno alla crescita di importanza delle indulgenze nella vita religiosa nell'epoca del tramonto del Medioevo. La concessione di un'indulgenza plenaria negli anni giubilari, che a partire dalla fine del sec. XIV non richiedeva più nemmeno un lungo viaggio fino a Roma, fu il catalizzatore di un fenomeno comune a tutta l'Europa latina e cioè la rincorsa ai privilegi papali da parte di esponenti della curia o di vescovi locali, vuoi per la cappella di famiglia o per quella della corporazione, vuoi per l'altare appena eretto. La costruzione di un nuovo santuario, specialmente quando questo era il tempio di un ordine che si insediava per la prima volta in una nuova località, era accompagnata di solito da zelanti iniziative perché ad esso venisse attribuito il carattere di *locus sacer*, unitamente alle opportune indulgenze, che avrebbe costituito la sanzione di questo carattere. Per ottenere nuove indulgenze si davano da fare pure i santuari più rinomati, celebri grazie alle intercessioni miracolose dei loro santi. In ciò primeggiavano i conventi. I carmelitani di Poznań, qui insediatisi alla fine del sec. XIV, immediatamente dopo aver trovato una giustificazione per la localizzazione del loro convento in un racconto sulla profanazione dell'ostia, si diedero da fare per acquisire il privilegio delle indulgenze [26]. Il clero assieme alle autorità cittadine locali conosceva bene la tecnica con cui si poteva sfruttare questo tipo di doni. Gli interessi locali convergevano con quelli degli esattori papali. Le indulgenze concesse nel 1436, in una atmosfera caratterizzata dalla minaccia di un'invasione turca, per sostenere la crociata e commemorare l'Unione di Firenze, secondo una fonte dell'epoca, portarono a trenta località

[26] W. KŁAPKOWSKI, *Pierwsze dwa przywileje karmelitów trzewiczkowych klasztoru Bożego Ciała w Poznaniu* [I primi due privilegi dei carmelitani del convento del *Corpus Domini* a Poznań], in «Collectanea Theologica», XIII (1932), pp. 244-246.

slesiane circa 4-5 mila fiorini [27]. Le autorità ed il clero di Breslavia per alcuni anni chiesero che ai tempi della città venisse riconosciuto il diritto di concedere indulgenze plenarie durante la festa del patrono della città e della diocesi, San Giovanni Battista, cioè nel momento in cui si teneva la più importante fiera dell'anno. Quando nel 1461 ottennero questo diritto (alla fine per 10 anni), furono in grado molto presto di costruire un nuovo ospedale e di promuovere altri importanti investimenti in città (come la costruzione di un ponte) [28]. I conventi e le chiese diocesane si rifornivano di trattati sulle indulgenze, ma non mancavano di venir prodotti sull'argomento dei testi originali. Alla fine del sec. XV in Slesia fu compilata una guida alle indulgenze di Breslavia [29]. Il consolidarsi sotto il pontificato di Bonifacio IX della pratica di "rifornire" di indulgenze le principali festività dell'anno liturgico e le solennità in onore dei patroni dei tempi, delle cappelle, degli altari ecc., portò direttamente alla nascita di un nuovo tipo di calendario, il calendario delle indulgenze, il quale – diverso per i conventi dei singoli ordini, per i templi parrocchiali ecc. – finiva per assumere un'importanza più che locale. Il punto di vista che prevale nella storiografia e che è quello di guardare alla pratica delle indulgenze con gli occhi dei padri e dei partigiani della Riforma e dunque l'accento posto sull'aspetto puramente mercantile (che peraltro risulta molto bene dalle cifre che più avanti daremo e dall'introduzione di una tariffa sulle indulgenze) tende ad oscurare il ruolo tutt'altro che secondario che ebbe tale pratica come veicolo di diffusione delle nuove pratiche devozionali, dei pellegrinaggi, della partecipazione più assidua dei fedeli agli uffici liturgici ed alle processioni, della loro presenza alle prediche. Rispetto ai vecchi tipi di pellegrinaggio (pentimento, supplica, ringraziamento), prese ad imporsi un nuovo rito di pellegrinaggio-indulgenza. I "vecchi" santi locali persero il loro lustro, a meno che le loro solennità non assumessero nuove vesti, per es. mediante la *ostensio reliquiarum*. Le *chances* per nuovi santi che alla fine del Medioevo riuscissero a scuotere l'immaginazione e la pietà popolari non erano molte. Ecco perché in questa regione ebbe un'importanza così rilevante il culto

[27] E. Laslowsky, *Beiträge* ... cit., p. 27.

[28] Idem, *Der Breslauer St. Johannes-Ablass 1460-1471*, in «Zeitschrift des Vereins für Geschichte und Alterthum Schlesiens», 60 (1926), pp. 18-51 (rist. in Idem, *Beiträge* ... cit., pp. 75-117).

[29] H. Manikowska, *Wrocławski* ... cit., pp. 135-136, 139-141.

di Santa Brigida e quello, di altro genere, di San Giovanni da Capistrano, il quale, prima di morire durante l'assedio turco, fece in tempo a guadagnarsi una fama di grande predicatore e di fondatore di conventi di francescani-osservanti [30]. L'entusiasmo che questa figura suscitò in Slesia, Polonia ed Ungheria, e più tardi le circostanze della sua morte fecero di lui il vero eroe di questa parte d'Europa. L'un culto e l'altro però riuscirono ad influenzare solo in piccola misura le trasformazioni che stavano intervenendo nel movimento dei pellegrinaggi.

Nella seconda metà del sec. XIV i vecchi siti di sepoltura dei santi, profondamente radicati nella tradizione religiosa locale e non solo locale, avevano ormai dei concorrenti molto pericolosi: le miracolose immagini mariane e le raccolte di reliquie. Ad iniziare queste nuove collezioni di oggetti santi in Europa centrale furono soprattutto coloro che erano al potere, poi i vescovi, che provenivano dalle grandi famiglie dinastiche, ed infine, in misura molto minore, i conventi. Esemplare fu senz'altro la passione collezionistica di San Luigi, ma nelle regioni appartenenti all'impero ed in quelle vicine, ad essere imitato fu nel tardo Medioevo soprattutto l'imperatore Carlo IV [31]. Queste collezioni di reliquie, capaci di assumere dimensioni enormi nelle cappelle di castelli e palazzi, di cattedrali e conventi, esposte sempre più spesso in solenni *ostensiones reliquiarum*, attiravano folle di fedeli desiderosi non solo di entrare in contatto con quegli oggetti miracolosi, ma anche di ottenere la grazia dell'indulgenza per i peccati commessi, evitando in questo modo la penitenza in purgatorio [32]. Alcune di

[30] La salma di santa Brigida, trasportata da Roma al convento di Vadstena, probabilmente in una solenne processione, attraversò la Moravia e la Polonia, e giacque a lungo a Danzica. Sul culto di San Giovanni da Capistrano si veda uno studio recentissimo (di cui non ho potuto servirmi) di S. Andric, *The miracles of St. John Capistran*, Budapest 1999 (CEU Press).

[31] Cfr. Z. Hledíková, *Fundace českých králů ve 14. století* [Le fondazioni dei re di Boemia nel XIV sec.], in «Sborník historický», 28 (1982), pp. 5-55; D. Leśniewska, *Das Heiligtümerfest in Böhmen des 14. Jh.*, in *Pielgrzymki w kulturze średniowiecznej Europy. Materiały XIII Seminarium Mediewistycznego*, a cura di J. Wiesiołowski, Poznań 1993, pp. 199-204.

[32] N. Herrmann-Mascard, *Le reliques des saints. Formation coutumière d'un droit*, Paris 1975 («Societé d'histoire du droit. Collection d'une histoire institutionelle e sociale», 6), pp. 206-216; G.J.C. Snoek, *Medieval Piety from relics to the Eucharist, a Process of Mutual Interraction*, Leiden-New York-Köln 1995 («Studies in the History of Christian Thought, Tucson-Arizona», LXIII), pp. 218-219; *Imagination*

queste collezioni raggiunsero le loro massime dimensioni alla vigilia della Riforma. A quel tempo potevano contare migliaia di reliquie, mentre le indulgenze dispensate ai fedeli che venivano ad adorarle ammontavano a milioni di anni. Nella cappella dei Wettin a Wittenberg erano conservati 18.970 particelle, mentre i pellegrini che vi giungevano in visita nel corso di un anno riuscivano ad ottenere ben 1.902.202 anni e 170 giorni e inoltre 1.915.983 quadrigeni (periodi di 40 giorni) di indulgenza. Nella chiesa di San Maurizio e Santa Maria Maddalena a Halle furono raggruppate "solo" 8.000 reliquie o poco più (situazione al 1520), ma ai fedeli che adorarono i santi resti [33] fu dato ottenere ben 39.245.120 anni e 220 giorni e 6.540.000 quadrigeni di indulgenza. Di fronte a questo scenario il tesoro dell'abbazia di San Vincenzo a Breslavia, che contava nel sec. XV più di 1.500 particelle, faceva una figura piuttosto modesta [34].

L'aumentata importanza nella vita religiosa dei secoli XIV-XV del rito del pellegrinaggio-indulgenza fu sicuramente il risultato di un nuovo modo di comprendere il *sacrum*, che produsse un grande sviluppo nel culto delle immagini e dei luoghi miracolosi, delle trasformazioni assolutamente radicali nel carattere e nella portata del movimento dei pellegrinaggi e la definizione della dottrina ufficiale sulla concessione delle indulgenze. Il culto religioso si arricchì di nuove pratiche devozionali, la liturgia visse un periodo di

des Unsichtbaren. 1200 Jahre Bildende Kunst im Bistum Münster. Ausstellung des Westfälischen Landesmuseums für Kunst und Kulturgeschichte Landschaftsverband Westfalen-Leppe, Münster 13 Juni bis 31 October 1993, t. II, Münster 1993, pp. 477-492; R. KAKSNITZ, *Heiltumschrein in Ausstellungskatalog Nürnberg 1300-1550, Kunst der Gotik und Renaissance, Nürnberg/New York*, München 1986, pp. 179 e sgg.; A. ANGENEDT, *Heilige und Reliquien. Die Geschichte ihres Kultes vom frühen Christentum bis zum Gegenwart*, München 1994, pp. 161 sgg.; A. BOOCKMANN, *Die verlorenen Teile des "Welfenschatzes". Eine Übersicht anhand des Reliquienverzeichnisses von 1482 der Stiftskirche St. Blasius in Braunschweig*, Göttingen 1997 («Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-Historische Klasse». Dritte Folge, Nr. 226), pp. 126-155 (il testo dell'inventario).

[33] A. ANGENENDT, *Heilege* ... cit., p. 161; A. LEGNER, *Reliquien in Kunst und Kult zwischen Antike und Aufklärung*, Darmstadt 1995, pp. 88-119.

[34] L. SANTIFALLER, *Nikolaus Liebentals Kopialbücher des Prämonstratenserstiftes zum hl. Vinzenz in Breslau*, in «Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung», XV (1947) pp. 281-294; IDEM, *Quellen zur Geschichte des spätmittelalterlichen Ablass- und Reliquienwesens aus schlesischen Archivien*, in «Mitteilungen des österreichisches Staatsarchives», H. 1 (1948/1949), pp. 102-108.

intenso sviluppo e, tuttavia, un rilievo particolare deve essere attribuito al nuovo modo di intendere il sacramento della penitenza ed alla "economia della salvezza" tardomedievale. Abbiamo qui a che fare con fenomeni e processi che si influenzano a vicenda.

Il culto delle reliquie dei santi, arricchito dalla spettacolare solennità della *ostensio reliquiarum* e dalle indulgenze, attirava grandi folle di pellegrini, certo non inferiori a quelle richiamate dalle ostie sanguinanti, capaci più di altre di muovere l'immaginazione e la pietà, o dagli elementi del guardaroba di Maria, conservati tra l'altro ad Aquisgrana. Carlo IV nel 1349 dovette rimandare la sua incoronazione, che si doveva tenere proprio in questa città, e trattenersi a Bonn, dato che la strada per Aquisgrana era oltremodo affollata. 100 anni più tardi (1475) Francoforte fu costretta a chiudere le sue porte davanti alle folle dirette a Wilsnack. Non erano queste di sicuro delle situazioni tipiche, nel 1349 era la morte nera che spingeva i pellegrini verso Aquisgrana, oltre che la stessa solennità dell'incoronazione che veniva a coincidere con una solenne esposizione di reliquie. La fama di Wilsnack nella seconda metà del sec. XV era invece cresciuta fino a tal segno, dal momento che in precedenza l'aspra controversia scoppiata in seno alla Chiesa sulla presenza in terra del sangue di Cristo, nonché il prevalere verso la metà del secolo in questa regione (non senza l'influenza del legato pontificio Niccolò Cusano) di posizioni di estrema prudenza di fronte ai miracoli eucaristici, avevano portato persino ad una temporanea chiusura del santuario. Cionondimeno i pellegrinaggi verso parecchi centri dell'Europa centrale dovevano essere piuttosto massicci, tanto che si pensò di dotare le strade di un'opportuna segnaletica. Fu fatto tanto sulla strada per Wilsnack che su quella per Monaco, che attirava i pellegrini con le reliquie degli Andechs [35]. Non c'è dubbio che fra tutte le cerimonie di *ostensio reliquiarum* dell'Europa centrale della seconda metà del sec. XIV la più nota era il praghese *den svatosti* (giorno delle reliquie), organizzato annualmente nel venerdì successivo alla prima

[35] A. BRACKMANN, *Die Entstehung der Andechser Wallfahrt*, Berlin 1929; si veda anche A. LÄPPLE, *Reliquien. Verehrung, Geschichte, Kunst*, Augsburg 1990, pp. 66 e sgg.; *Die Aachener Heiligtumsfahrt. Bildzeugnisse und Dokumente. Katalog von D. Preising zur Ausstellung des stadtgeschichtlichen Museums Burg Frankenberg*, Aachen 1993.

domenica dopo Pasqua [36]. Sulla piazza del mercato della Città Nuova a Praga veniva esposta una grande raccolta di reliquie, messa insieme in molti anni grazie alle cure di Carlo IV. Le folle dei pellegrini – le fonti dell'epoca parlano di migliaia di persone – erano attirate altresì dalle indulgenze papali che venivano dispensate in occasione di questa solennità. La più antica descrizione di questa *ostensio* risale al 1369, mentre nel 1381 viene alla luce una informazione sull'esistenza di una speciale costruzione che consentiva di ammirare le reliquie: «turris reliquiarum, turris ubi solite sunt sanctae reliquiae ostendi». A Praga si teneva ancora un'altra grande ed eccezionale *ostensio*; ogni 7 anni, infatti, durante la festa dell'Assunta veniva esposto il velo della Vergine Maria. Solo a partire dalla fine del sec. XV le fonti riportano maggiori informazioni sulla costruzione di speciali torri, pulpiti o altane per l'esposizione delle reliquie, soprattutto in relazione ai centri di pellegrinaggio di Germania ed Austria [37]. Che aspetto avessero ce lo mostrano le sequenze delle *ostensiones* che già in questo periodo venivano stampati appositamente per i pellegrini: l'ordine della esposizione delle reliquie con le illustrazioni dei reliquiari in cui si trovavano e una loro breve descrizione. Una delle notizie più antiche sull'uso di esporre le reliquie in Europa centrale viene dall'Ungheria (nel 1279 il Sinodo particolare aveva ordinato di mostrare ai pellegrini le reliquie durante alcune festività), ma non sappiamo se questa cerimonia assumesse subito una forma eccezionalmente spettacolare o se si trattasse semplicemente della esposizione dei reliquiari sull'altare [38].

Queste grandi solennità del culto delle reliquie alla fine del Medioevo coincidevano da un lato con i periodi più intensi dell'anno liturgico (tra Pasqua e San Giovanni), dall'altro è evidente lo sforzo

[36] F. Kavka, *Místo Prahy v politicko-hospodárském konceptu vlády Karla IV* [La città di Praga nei concetti polotico-economici del governo di Carlo IV], in «Numismatické listy», 41 (1986), pp. 129-146; D. Leśniewska, *Das Heiligtümerfest* ... cit., pp. 201-202, V.V. Tomek, *Dějepis města Prahy*, t. III, Praha 1893², pp. 199 e sgg. Si veda anche H. Shiffers, *Karls des Grossen Reliquienschatz und die Anfänge des Aachenfahrt*, Aachen 1951 («Veröffentlichungen des Bischöflichen Diözesanarchivs Aachen», 10).

[37] A. Legner, *Reliquien* ... cit., pp. 88-119.

[38] G. Mansi, *Sacrorum conciliorum nova et amplissima collectio*, Firenze-Venezia 1757-1798, rist. anast., Paris 1903-1927, t. XXIV, col. 283; si veda anche N. Herrmann-Mascard, *Les reliques* ... cit., p. 210.

di collegarle alle fiere annuali. I pellegrini peraltro potevano programmare il calendario del loro pellegrinaggio in modo da riuscire, con in mano la stampa degli "inventari" delle reliquie, ad essere presenti ad almeno alcune delle solennità più celebri, recandosi a Breslavia, Praga, Norimberga, Ratisbona, Halle, oppure Vienna, Monaco o Hall in Tirolo. A Vienna la o*stensio* delle reliquie della cattedrale, esposte da uno speciale *Heiltumsthul* con 11 arcate, veniva organizzata annualmente nella prima domenica dopo Pasqua, mentre solo cinque giorni più tardi ci si poteva trovare a Praga per il giorno delle reliquie. Su scala regionale il calendario delle *ostensiones* non era, tuttavia, del tutto coordinato, dato che lo gestivano gli interessi non sempre convergenti degli ambienti ecclesiastici e di quelli cittadini, oltre che infine la tradizione. Quando nel 1461 Breslavia ottenne l'eccezionale privilegio di concedere nelle sue principali chiese un'indulgenza plenaria durante gli 8 giorni della fiera annuale a San Giovanni (24 giugno), le *ostensiones*, che si tenevano due volte all'anno nell'abbazia di San Vincenzo, non vennero coordinate con questa data [39].

Il culto delle reliquie e le indulgenze trasformarono profondamente le vie ed i ritmi dei pellegrinaggi in Europa centrale. Sorsero nuovi centri ed insieme ad essi nuovi percorsi che portavano i pellegrini alla meta. Dalla Pomerania ci si poteva recare a Roma scegliendo tra la via per mare o quella sulla terraferma in direzione di Colonia e poi della Francia; attraverso Toruń (Santa Barbara), Gniezno (Sant'Adalberto), Poznań (ostia miracolosa), Trzebnica, e poi Breslavia, Praga o Olomuc, Vienna si poteva entrare nella via più breve dal sud della Polonia per l'Italia. Le varianti erano molto numerose già nel tardo Medioevo ed offrivano molteplici possibilità di programmare la via del pellegrinaggio in modo da riuscire a visitare quanti più luoghi possibili ed ottenere il massimo delle indulgenze. La mancanza di itinerari particolareggiati non consente, tuttavia, di affermare se ed in che misura anche i centri di pellegrinaggio più vicini, situati nella regione o nel paese del pellegrino, venivano visitati nel corso di un pellegrinaggio che prevedeva una destinazione lontana. Che questi centri cercassero di attrarre tale tipo di pellegrini è forse testimoniato da un testo compilato negli anni '90 del sec. XV, una specie di *liber indulgentiarum* di Breslavia, città che si trovava sulla strada che dalla Prussia e dalla

[39] Cfr. sopra la nota 28.

Grande Polonia portava a Roma. Questa guida riporta ampie informazioni sui privilegi della confraternita romana di Santo Spirito in Saxia; essa inoltre si trova rilegata insieme a delle stampe, i *Mirabilia Romae* (in tedesco) e l'*Opusculum vitae et passionis Christi S. Birgitte*. Lungo queste vie che portavano i pellegrini in paesi lontani potevano trovarsi nel sec. XV anche dei santuari dotati di miracolose immagini mariane. Il loro culto, che in epoca moderna cambierà in modo decisivo la mappa dei pellegrinaggi, è evidente soprattutto in Ungheria e in Polonia. Esso coinvolge luoghi delle apparizioni della Madonna, figure ritrovate in circostanze eccezionali e che ben presto rivelano la loro forza miracolosa, immagini in parte fatte arrivare dalla Boemia in Slesia e Polonia, nel timore venissero distrutte dagli Hussiti. All'accresciuto rilievo del culto delle immagini mariane deve la sua importanza e la sua fama Częstochowa. I pellegrinaggi a Jasna Góra iniziarono appena qualche anno dopo che vi si insediò l'ordine ungherese dei paolini e che vi fu collocata la famosa icona (1384?). I conventi (tra l'altro il nuovo ramo dell'ordine dei francescani osservanti) si trovarono in prima fila nell'impegno di organizzazione dei nuovi santuari, ma anche le chiese già da tempo esistenti e che in precedenza erano state delle tappe sulle vie dei pellegrinaggi (per es. Wartha in Slesia) acquistarono notevole importanza. La maggior parte di questi centri di culto mariano presentava peraltro un raggio d'azione non di molto superiore alla regione immediatamente confinante; per la devozione popolare, tuttavia, esse ebbero un rilievo assolutamente fondamentale, tanto da resistere addirittura in Boemia nonostante il movimento hussita: Kajov nelle vicinanze di Krumlovo, Chlum e Boho Sudov presso Teplice acquistarono una fama che riuscì addirittura a superare i confini della Boemia. Questi centri si trovavano su un territorio a prevalente insediamento tedesco in una regione che manteneva vivi contatti con l'Austria. A visitare la Pietà di Boho Sudov arrivavano pellegrini dalla Boemia settentrionale e dalla Lusazia, a Kajov dall'Austria, a Chlum dalla Boemia occidentale [40].

Nel quadro dei pellegrinaggi medievali nell'Europa centro-orientale, così come è stato tracciato dalla storiografia, mancano i

[40] J. Hrdina, *Ośrodki pielgrzymkowe w średniowiecznych Czechach. Problematyka i realia* [I centri di pellegrinaggio nella Boemia medievale. Problemi e realtà), in *Pregrinationes* ... cit., pp. 258-259.

tracciati delle vie e l'indicazione dei luoghi, nei quali i pellegrini si trattenevano lungo il loro cammino. La causa di questa mancanza non è solo l'esiguità della documentazione, il fatto che l'attenzione si sia concentrata più che altro sulla "statistica del pellegrinaggio", ma anche lo scarso sviluppo delle ricerche sulla rete degli ospedali e degli ospizi. I pellegrini centroeuropei sono meglio rilevabili nelle confraternite romane, negli ospizi e nei ricoveri che si trovano all'estero; a tutt'oggi questo problema non è stato oggetto di studi sistematici, tra l'altro a causa della dispersione dei materiali in diversi complessi archivistici. Una luce maggiore sulle condizioni in cui venivano effettuati i viaggi potrà essere gettata dagli studi sulla legislazione che regolava i pellegrinaggi e sulla sua ricezione nei paesi in questione (problema presente, per es., nel diritto di Magdeburgo già oggetto di studi relativamente all'area tedesca).

La comparsa di nuovi centri religiosi e i cambiamenti delle vie di pellegrinaggio hanno indotto gli studiosi del fenomeno a parlare di vere e proprie trasformazioni strutturali nel tardo Medioevo. Si sottolinea tra l'altro la diminuzione nella partecipazione ai pellegrinaggi verso paesi lontani nel complesso del fenomeno, cosa che sarebbe legata anche alle pressioni esercitate dalle autorità ecclesiastiche e da quelle civili [41]. Si tratta, tuttavia, di un'opinione che non convince e che appare piuttosto semplicistica. Il numero dei pellegrinaggi e dei pellegrini che si mettevano in viaggio dall'Europa centrale per Colonia, Aquisgrana, per Roma, Compostela o per la Terra Santa crebbe indubbiamente in modo significativo solo nel tardo Medioevo. Entrambi questi tipi di pellegrinaggio – pellegrinaggi verso paesi lontani e quelli locali e regionali – in Europa centro-orientale si diffusero nello stesso tempo e influirono l'uno sull'altro.

I pellegrinaggi verso Roma ed in Terra Santa in particolare conobbero in questo periodo una nuova forma, il pellegrinaggio locale sostitutivo. Le indulgenze giubilari, infatti, conformemente al dettato dei privilegi papali, prevedevano la possibilità di acquisire l'indulgenza romana con la visitazione di 4 templi nel proprio paese e l'elargizione di elemosine per un valore pari alle spese che

[41] A. Witkowska, *Przemiany w ruchu pielgrzymkowym i praktyce odpustów w Kościele zachodnim w XIV-XV wieku* [Le trasformazioni dei pellegrinaggi e della pratica delle indulgenze nella Chiesa occidentale del XIV-XV sec.], in «Znak», XXIII (1971), pp. 893 e sgg.

si sarebbero dovute sostenere andando a Roma. Questa forma sostitutiva, tuttavia, non riuscì nemmeno minimamente a porre un freno ai viaggi in Italia. Il registro della confraternita di Santo Spirito in Saxia de Urbe, di cui si è già detto, è a dire il vero una fonte insufficiente per misurare la scala del fenomeno ed avere uno spaccato completo dei pellegrini recantisi *ad limina apostolorum*, ma almeno consente di stabilire il calendario di questi pellegrinaggi. Quest'ultimo non era lo stesso per tutte le regioni dell'Europa centrale. I pellegrini che si mettevano in viaggio dalle più lontane località del Regno di Polonia e del Granducato di Lituania impiegavano per il viaggio un periodo di tempo doppio rispetto agli abitanti di Cracovia e quasi triplo rispetto a coloro che partivano dalla Boemia e dall'Ungheria, cioè circa 4 mesi per l'andata ed altrettanti per il ritorno. Di conseguenza, per essere a Roma a Pasqua – nel Medioevo il termine più popolare di tutti (il 50% dei pellegrini laici delle tre arcidiocesi di Gniezno, Riga e Leopoli, si registrarono nei libri delle confraternite proprio per tale termine) – dovevano mettersi in cammino già in gennaio o in febbraio per poi tornare a casa verso la fine dell'estate. La maggior parte dei pellegrini passava dunque i valichi alpini quando questi erano ancora coperti di neve. Solo nel sec. XVI la maggioranza di essi si dirigerà a Roma per un termine capace di rendere il viaggio molto più comodo, vale a dire per la Pentecoste. Il clero che doveva sbrigare i suoi affari in Curia sceglieva un altro termine ancora per il suo soggiorno ad *limina*, cioè settembre od ottobre, quando il pontefice faceva ritorno in città [42].

Un'importanza particolare per la vita religiosa, in primo luogo per quella delle città centroeuropee, ebbero nel tardo Medioevo le crociate ed i pellegrinaggi in Terra Santa. Questi ultimi non sono stati finora oggetto di ricerche sistematiche relativamente all'Europa centro-orientale, e di conseguenza non è nota la scala del fenomeno, la provenienza sociale dei pellegrini e le vie preferite. Si può supporre che i più si dirigessero a Venezia, per poi partire in gruppi organizzati alla volta del Santo Sepolcro. Lo provano i pochi *itineraria* redatti dagli abitanti di questa parte d'Europa. I viaggi in Terra Santa diventarono popolari probabilmente solo con la

[42] J. Wiesiołowski, *Pielgrzymowanie* ... cit., pp. 163-164. Sul panorama più vasto si veda M.S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte. In viaggio nel Medioevo*, Torino 1997 («Le testimonianze del Passato», 10), pp. 102-113.

fine del sec. XIV, come attesta un crescente numero di indicazioni documentarie. E tuttavia, se non verranno studiate le fonti vaticane e veneziane non potremo dire molto in proposito. La traversata delle Alpi o della costiera dalmata (nel caso dei pellegrini provenienti dall'Ungheria) richiedeva da alcune settimane ad alcuni mesi, dopodiché aveva la stessa durata per tutti i pellegrini che si imbarcavano a Venezia. Gli autori slesiani delle relazioni su questi pellegrinaggi (fonti della fine del XV ed inizio del XVI secolo) partivano dalla loro città in primavera, attorno a Pasqua, per farvi ritorno tra l'autunno e l'inverno [43]. Ancora più a lungo, un anno circa, duravano i pellegrinaggi a Compostela, se effettuati per via terrestre [44]. I cavalieri dell'Ordine Teutonico e gli abitanti delle città pomerane a partire dagli anni '70 del sec. XIV utilizzarono in parte la via per mare, grazie al collegamento costante tra Danzica e la costa della Castiglia. Il primo cenno ad un gruppo di pellegrini che si mossero lungo questa via risale al 1378, ma non si può escludere che il viaggio per mare fosse effettuato assai prima, con una sosta nei Paesi Bassi [45]. Le navi di Danzica facevano regolarmente la spola anche con la costa francese, dove – a Baie de Borgeuf – si rifornivano di sale. Negli anni 1419-1443, quando i conflitti tra l'Hansa e la Castiglia paralizzarono i contatti marittimi con quel paese, crebbero di

[43] Sulle relazioni dei pellegrini si vedano R. Röhricht, *Deutsche Pilgerreisen nach dem Heiligen Lande*, Gotha 1889 (neue Ausgabe, 1900); K. Wutke, *Schlesische Wallfahrten nach den Heiligen Lande*, Breslau 1907 («Darstellungen und Quellen zur schlesischen Geschichte», 3); W. Wehrmann, *Die Reise Herzog Boguslaus X von Pommern in das Heilige Land*, in «Pommersche Jahrbücher» (1900), pp. 3-50 (il principe viaggiava in compagnia di più di 300 persone); *Des böhmischen Herrn Leo's von Rozmital Ritter-Hof Pilgerreise durch die Abendlande 1465-1466 und 1467*, a cura di J. Schmeller, in «Bibliothek des Literarischen Vereines in Stuttgart», 7 (1844); J.S. Bystroń, *Polacy w Ziemi Świętej, Syrii i Egipcie* [I Polacchi nella Terra Santa, Siria e in Egitto], Warszawa 1958.

[44] Su questi pellegrini si veda J. Vielliard, *Pèlerins d'Espagne à la fin du Moyen Âge*, Barcelona 1936; J. Vielliard-R. Averou, *Lettres originales de Charles VI conservées aux Archives de la couronne d'Aragon á Barcelone*, in «Bibliothèque de l'École des Chartes», 97 (1936), pp. 317-373; Sui pellegrini polacchi si veda H. Polaczkówna, *O podróżnikach średniowiecznych z Polski i do Polski*, in «Miesięcznik Heraldyczny», 5 (1937), pp. 66-67; M. Wilska, *Pielgrzymim szlakiem z Mazowsza do Composteli*, in *Peregrinationes* ... cit., pp. 165-169.

[45] A. Agats, *Der hansische Baienhandel*, Heildelberg 1904, p. 53; K. Kosler, *Les coquilles et enseignes de pèlerins de Saint Jacques de Compostelle et de routes de Saint Jacque en Occident*, in *Santiago de Compostela – 1000 ans de pèlerinages européens*, Bruxelles 1985, p. 191.

importanza le navi dirette in Portogallo. All'inizio ne partivano fino a 6 all'anno, ma nella seconda metà del secolo si arrivò a qualche decina [46]. Il pellegrinaggio in Terra Santa ed a Compostela costava ai pellegrini dalla Polonia e dalla Lituania lo stesso tempo che costava a quelli dalla Scandinavia o dall'Inghilterra e doveva certo rappresentare una delle esperienze più importanti di tutta la loro vita. Per il sec. XV abbiamo già numerose informazioni sui pellegrini, che affrontavano non per la prima volta un viaggio come quello a Roma ed a Compostela, oppure per la seconda volta quello a Gerusalemme.

Assieme alle crociate (specialmente la quarta), ai pellegrinaggi in Terra Santa, ed infine al commercio delle reliquie di Palestina, venne trasferito in Europa il retaggio delle memorie legate alla Palestina e contenute nella Sacra Scrittura [47]. In Europa centrale questo processo prende il via a partire dalla seconda crociata ed alla fondazione in queste regioni degli ordini cavallereschi. Furono questi ultimi nel sec. XIII che cominciarono a costruire dei santuari che resero possibile il pellegrinaggio sostitutivo di quello in Terra Santa, da effettuarsi attorno ai luoghi dove venivano raggruppate reliquie od oggetti che ricordavano soprattutto la Passione di Nostro Signore, ma non solo quella (una reliquia molto importante è per es. la particella degli Innocenti). Attorno alle repliche del Santo Sepolcro venne costruito e sviluppato il culto della Passione. I conventi dell'ordine dei Fratres Cruciferi Domini Sepulchri Hierosolymitani, eretti in Polonia, Boemia ed Ungheria, si riallacciavano nelle loro soluzioni architettoniche alla topografia di Gerusalemme, come imponevano le costituzioni dell'ordine [48]. Oltre al monastero veniva costruita una corona di cappelle (come nei conventi di Miechów, Gniezno, Nysa), lungo la quale il Venerdì Santo si svolgeva una processione. Le "copie" del Santo Sepolcro, le collezioni di reliquie della passione, il rituale modellato sulla liturgia di Gerusalemme furono anch'essi introdotti qui dai

[46] Si veda a questo proposito *Historia Gdańska*, a cura di E. Cieślak, Gdańsk 1978, p. 530 (parte 3, scritta da M. Biskup).

[47] Tra i moltissimi saggi scritti su questo problema se ne veda uno recente di A. Benvenuti, *Culti civici: un confronto europeo*, in *Vita religiosa* ... cit., pp. 184-198.

[48] M. Starnawska, *Rola polskich zakonów krzyżowych w ruchu pielgrzymkowym* [Il ruolo degli ordini cavallereschi per i pellegrinaggi in Polonia], in *Pielgrzymki w kulturze* ... cit., p. 113.

templari, la cui attività sotto questo aspetto fu poi continuata dai giovanniti [49].

L'enorme popolarità che nel sec. XV, specialmente nei Paesi Bassi ed in area tedesca, godette la cerimonia della *via crucis* porta a numerose soluzioni che imitano la topografia di Gerusalemme [50]. Le troviamo nelle città della Pomerania e della Lusazia. Cappelle dette "ierosolimitane", "Emaus" (a Praga e Cracovia [51]), cappelle "del Monte degli Olivi", "della Santa Croce", "del Santo Sepolcro", poi la *via crucis* misurata secondo le misure sante di Gerusalemme (molto spesso dopo il ritorno dal pellegrinaggio in Terra Santa), la sua rappresentazione mediante statue di grandezza naturale con cordoni e bastoni veri e parrucche di capelli naturali [52], quadri che mostrano Gerusalemme come se fosse un unico grande Calvario (per es. nella chiesa di San Iacopo a Toruń), con un colpo d'occhio complessivo sugli eventi della Passione, che si svolgono nelle cappelle-stazioni che completano la topografia della Città Santa: tutto questo fa da scenografia per la liturgia della Settimana Santa e per dei "misteri" dal carattere eminentemente mimetico. Nelle processioni organizzate nella Domenica delle Palme viene introdotta la figura di Cristo sull'asinello.

Una questione a parte tanto per l'alto che per il basso Medioevo è quella dei pellegrinaggi dei sovrani. Essi presentavano un ca-

[49] Eadem, *Kościoły zakonów krzyzowych na Śląsku jako ośrodki odpustowe* [Le chiese degli ordini cavallereschi in Slesia: i centri di concessione delle indulgenze], in *Peregrinationes* ... cit., pp. 313-320; si veda anche K. Elm, *Ordres monastiques, canoniaux et militaires en Europe du Centre-Est au bas Moyen Âge*, in *L'Église et le peuple* ... cit., pp. 177-178.

[50] Si veda a questo proposito Z. Bania, *Święte miary jerozolimskie. Grób Pański, Anastasis, Kalwaria* [Le sante misure di Gerusalemme. Santo Sepolcro, Anastasis, Calvario], Warszawa 1997.

[51] Cfr. *Z tradic slovanské kultury v Čechách. Sázava a Emauzy v dějinách české kultury*, a cura di J. Petr-S. Šabouk, Praha 1975; L. Řehácek, *Emauský kláśter a Polsko k zabożeni a významu filialnich kláśteřu Emauz v dolnoslezské Oleśnici a v Kleparich u Krakova, ivi*, pp. 203-222 (nelle cappelle di questi monasteri fu introdotta la liturgia slava); si veda anche G. Klaniczay, *Le culte des saintes dynastiques* ... cit., p. 240.

[52] J. Kostowski, *"... da unser Herr im Garten knieet ..." Dawna kaplica Krappów przy kościele Świętej Elżbiety we Wrocławiu* [La cappella dei Krapf nella chiesa di Santa Elisabetta a Breslavia], in *Architektura Wrocławia*, t. 3: *Świątynia*, a cura di J. Rozpędowski, Wrocław 1997, pp. 109-126; il problema è affronatato da me in un saggio *"Translatio" Jerozolimy do Wrocławia* [La *translatio* di Gerusalemme a Breslavia, in corso di stampa].

rattere differente. Il pellegrinaggio del monarca era legato all'ideologia dello stato ed alla manifestazione del proprio potere (il pellegrinaggio di Ottone III a Gniezno nell'anno 1000; le processioni, che nel tardo Medioevo precedevano l'incoronazione del re polacco, per i *loca sacra* di Cracovia, in particolare alla tomba di San Stanislao; la visita regolare ai santuari fondati dal monarca stesso o dai suoi predecessori – Ladislao Jagellone fu a Częstochowa 5 volte –; i pellegrinaggi della regina Elisabetta di Ungheria a Roma, Colonia, Aquisgrana e Marburgo o la restaurazione del culto imperiale ad Aquisgrana ad opera di Carlo IV), ma oltre a ciò poteva anche presentare i tratti del pellegrinaggio *standard* (il pellegrinaggio di supplica a St. Gilles, per ottenere la grazia di un figlio, intrapreso *per procura* del principe polacco Herman e di sua moglie Giuditta, o i pellegrinaggi di penitenza del re polacco Boleslao Boccatorta. Gabor Klaniczay ha rivolto la sua attenzione al ruolo che ebbero, in seguito all'ascesa al potere in Boemia ed Ungheria di nuove dinastie (Lussemburgo, Angiò, Asburgo), i culti dei santi patroni e degli ex-monarchi di questi regni [53]. Questo programma ideologico fu preso in considerazione anche in occasione di due pellegrinaggi (al tempo stesso si trattava di viaggi prettamente politici) della regina Elisabetta di Ungheria, sorella del re di Polonia, Casimiro il Grande [54]. Il primo, degli anni 1343-1344, legato al suo viaggio a Napoli, la portò in Vaticano a San Pietro. Tra i doni deposti colà c'era un *retabulum*, che rappresentava tutti i santi di entrambe le dinastie ungheresi (Arpad e Angiò), in compagnia degli apostoli Pietro e Paolo e della Vergine Maria: Santi Stefano, Emerico, Ladislao, Elisabetta, Margherita e Lodovico d'Angiò. Effettuò invece il secondo pellegrinaggio accompagnando nel 1357 Carlo IV e sua moglie, la principessa di Slesia Anna di Schweidnitz. Assieme a loro venerò le reliquie di Carlo Magno di Aquisgrana, fece costruire una cappella e poi si recò a Marburgo, dove si trovava il sepolcro di Santa Elisabetta di Turingia (della dinastia degli Arpad), riuscendo ancora per strada a visitare i Re Magi a Colonia.

In Polonia, Ungheria e Boemia, nei territori in cui il diritto tedesco era penetrato intensamente o semplicemente costituiva la forma dominante (la cosa riguarda soprattutto le città di quest'area) il pellegrinaggio costituiva un elemento della amministrazione della

[53] G. KLANICZAY, *Le culte des saintes dynastiques* ... cit., pp. 221-247.
[54] *Ivi*, pp. 234-235.

giustizia [55]. Gli atti di riconciliazione tra le famiglie delle vittime e gli assassini di origine cittadina imponevano a questi ultimi il pellegrinaggio alla volta di santuari lontani, Roma e Aquisgrana. In uno di questi atti proveniente dall'Ungheria si parla del fatto che la famiglia dell'omicida deve fare in modo che, immediatamente dopo la Pentecoste, «unus ipsorum» si mettesse in viaggio per Aquisgrana ed un altro per Roma «pro refrigendo animae interfecti et pro expiatione suorum delictorum». Un pellegrinaggio penitenziale di questo tipo, che entrava a far parte dell'amministrazione della giustizia, era in vigore più che altro nelle città, ma si diffuse pure nell'ambito del sistema giudiziario della nobiltà, anche se in questo caso in misura decisamente minore. In Polonia il nobile-omicida era obbligato a visitare dei centri di pellegrinaggio del proprio paese: Monte Calvo, Poznań e Gniezno. In Ungheria invece egli doveva andare fino a Compostela o a Bari. Nei paesi dell'Europa centrale, tuttavia, il pellegrinaggio penitenziale comminato da un tribunale civile non fu mai applicato su scala così estesa come lo fu nei Paesi Bassi. Questo tipo di pellegrinaggio possedeva un rituale suo proprio, diverso da quello della penitenza ecclesiastica. La partenza dell'assassino di origine nobiliare era preceduta dall'*homagium* reso ai parenti della vittima. Nelle città nelle quali il collegamento del pellegrinaggio penitenziale con la giustizia era più forte la pratica di peregrinare *pro anima interfecti* fu sottoposta al controllo delle autorità e funzionò come sostituto della pena del bando.

I risultati delle ricerche sui pellegrinaggi tardomedievali, specialmente nel contesto di quello che conosciamo sul periodo precedente, evidenziano delle trasformazioni nel carattere della religiosità, che si armonizzano con l'evoluzione europea. Mettono in evidenza un tipo di pellegrinaggio devozionale (scarsamente presente nei *miracula*), inteso come atto di pietà necessario per ottenere la salvezza e per assicurarsi la buona ventura nella vita terrena. Il rituale del pellegrinaggio-indulgenza (recita di numerose preghiere, giro attorno all'altare in ginocchio, confessione), a mio giudizio assai diffuso in Polonia ed in Ungheria alla fine del

[55] H. ZAREMSKA, *Les pèlerins des homicides: l'Europe Centrale XIV-XVI siècles*, in *Pielgrzymki w kulturze* ... cit., pp. 49-56; EADEM, *Pielgrzymka jako kara za zabójstwo: Europa Środkowa XIII-XV w.* [Pellegrinaggio come pena per l'omicidio: l'Europa centrale XIII-XV sec.] in *Peregrinationes* ... cit., pp. 147-156.

Medioevo, arricchì in modo significativo il catalogo delle forme di contatto con il *sacrum* disponibili a tutti. Esso fa capire anche la natura del bisogno di tale contatto. La religiosità dei paesi di cristianizzazione relativamente recente andava incontro a trasformazioni analoghe a quelle che avevano luogo in tutta l'Europa cattolica del tardo Medioevo.

NORBERT OHLER
Friburgo in Bresgovia

I MEZZI DI TRASPORTO TERRESTRI E MARITTIMI *

La maggior parte dei mezzi di trasporto usati nel Medioevo erano già conosciuti nell'antichità e, opportunamente modificati in funzione delle diverse circostanze, hanno continuato ed essere impiegati anche in epoca moderna. Di conseguenza, nella storia europea, i mezzi di trasporto costituiscono un «elemento di lunga durata» («élément de longue durée», Fernand Braudel) che funge da collegamento tra le diverse epoche [1].

Ciò mi permetterà di spiegare le mie affermazioni servendomi anche di illustrazioni risalenti agli inizi dell'epoca moderna. A questo proposito vorrei precisare che le rappresentazioni grafiche, così come altre fonti, devono essere giudicate con spirito critico; cosa che, in questa sede, non potrò fare nella misura in cui sarebbe auspicabile. L'autore della figura 1, ad esempio, doveva avere anche finalità propagandistiche: la sua intenzione doveva essere quella di promuovere il pellegrinaggio e di farlo apparire, nonostante la croce, come un "gioco da ragazzi". Altre volte siamo portati a chiederci se si tratti della rappresentazione fedele di un oggetto o della sua tipizzazione. Forse l'intento era quello di rappresentare un'automobile o una nave in un determinato modo, indipendentemente dal fatto che i dettagli tecnici corrispondessero a quelli del mezzo effettivamente in circolazione al tempo della realizzazione del quadro.

Il mio saggio sarà strutturato in questo modo: uomini, donne e bambini in qualità di viandanti e portatori; animali da sella, da tiro e da soma nonché piccioni viaggiatori; mezzi su ruote; slitte e sci; barche, zattere e navi; velocità. Alcuni argomenti, sebbene molto

*Anche in questa occasione desidero ringraziare la Fondazione Centro Studi sulla Civiltà del Tardo Medioevo per questo invito, di cui sono estremamente onorato. Nel corso del convegno ho ricevuto graditi spunti che, per quanto possibile, ho cercato di inserire nella presente versione del mio saggio.

Abbreviazioni: AQ = Ausgewählte Quellen zur Geschichte des deutschen Mittelalters. Freiherr vom Stein-Gedächtnisausgabe; LexMa = Lexikon des Mittelalters.

[1] Cfr. N. OHLER, *I viaggi nel Medio Evo* (trad. it. di B.M. Vannutelli), Milano 1988.

1. Alcuni pellegrini si incontrano nel bosco (incisione del 1500). Dai racconti sui miracoli emerge che tra i pellegrini si contavano anche numerosi bambini

attinenti al mio tema, non verranno presi in esame: strumenti nautici, portolani, fari, locande e ricoveri, leggi e sentenze[2].

1. Donne, uomini e bambini in qualità di viandanti e portatori

Dalla preistoria al XIX secolo, quando l'avvento della ferrovia ha rivoluzionato i trasporti, la maggior parte dei viaggiatori si è sempre spostata con l'aiuto delle proprie gambe, anche nel caso di lunghi tragitti.

A questo proposito possiamo fare riferimento ad alcune illustrazioni risalenti a diverse epoche. Su una silografia del 1530 è ritratto un oste che saluta cinque ospiti, uno solo dei quali è a cavallo (fig. 2). Nella cattedrale di Friburgo possiamo osservare una finestra della metà del XIII secolo decorata con un'allegoria della Carità, dove il ritratto di un uomo a piedi scalzi si accompagna al motto «Ero forestiero e mi avete ospitato» (Matteo 25, 35)[3]. In mano tiene un bastone, indispensabile per sorreggersi lungo i sentieri scoscesi, per guadare i corsi d'acqua o per difendersi dagli animali feroci. Bisognava però fare attenzione: in Spagna, agli inizi dell'epoca moderna, se il bastone aveva la punta di ferro era considerato un'arma e chi viaggiava armato senza autorizzazione rischiava di passare il resto della sua vita da galeotto[4]!

Spesso il pellegrino, quale prototipo del viaggiatore, si metteva in cammino a piedi nudi nel tentativo di imitare Gesù e gli Apostoli che, secondo la tradizione, erano soliti camminare a piedi scalzi[5]. Non a caso la locuzione per *pedes apostolorum* è entrata

[2] Cfr. N. Ohler, *Überlegungen zum rechtlichen Status mittelalterlicher Reisender,* in V. Columbeis, *Relazioni di viaggio e conoscenza del mondo fra medioevo e umanesimo. Atti del V Convegno internazionale ... (Genova, 12-15 dicembre 1991),* a cura di S. Pittaluga, Genova 1993, pp. 41-66.

[3] N. Ohler, *Reisen im Spätmittelalter,* in *Grenzraum Kraichgau,* edito da B. Röcker-A. Scheuerbrandt, Eppingen 1996, p. 132, fig. 3, *Caritas,* in *Wallfahrt kennt keine Grenzen* (vol. 1), *Katalog der Ausstellung im Bayerischen Nationalmuseum* (vol. 2, *Themen zu einer Ausstellung,* edito da L. Kriss-Rettenbeck-G. Möhler, Monaco-Zurigo 1984, qui vol. 2, tavola XVI.

[4] Th. Platter d.J., *Beschreibung der Reisen durch Frankreich, Spanien, England und die Niederlande 1595-1600,* edito da R. Keiser, 1a parte, Basilea-Stoccarda 1968, p. 325.

[5] Cfr. *Christus als Pilger. Emmausszene im Kreuzgang des Klosters Santo Domingo de Silos, Spanien, 12. Jh.,* in *Wallfahrt* ... cit. 1984, *Themen,* fig. 26, p. 77.

2. Un oste accoglie alcuni avventori (un lanzichenecco, un viticoltore, un pellegrino e un cavaliere). Sullo sfondo alcuni carri dell'epoca (silografia di Erhard Schoen, 1530)

nell'uso comune (solo in tedesco?). Per altri si trattava di un modo, più o meno volontario, per fare penitenza, mentre per altri ancora era una scelta dettata semplicemente dalla mancanza di denaro per permettersi un paio di scarpe [6]. Chi non voleva compromettere il valore spirituale del pellegrinaggio, rinunciava a qualsiasi comodità, ad esempio quella di servirsi di un animale da sella o di una barca. Il pellegrino ideale accettava privazioni e povertà senza lamentarsi, come atto di penitenza. Per molti pellegrini l'umiltà andava di pari passo con un vero e proprio spirito pionieristico, grazie al quale furono aperte nuove strade, di cui più tardi beneficiarono anche altri. Se un pellegrino moriva durante la ricerca di un valico più agevole in montagna o di una scorciatoia in una landa deserta, si credeva che Dio e il Santo al quale aveva dedicato il suo viaggio l'avrebbero accompagnato in Paradiso. La croce sul ciglio della strada nella figura 1 richiama i pericoli che incombevano sui viandanti e costituisce un esplicito *Memento mori.*

[6] Mia madre ricorda che negli anni Venti, nella Prussia orientale, le ragazze di campagna che volevano andare a servizio in città camminavano a piedi nudi sul sentiero di terra battuta (che correva parallelo alla strada lastricata); in questo modo salvaguardavano le scarpe, che venivano indossate solo per le occasioni speciali.

La tesi proposta dalla figura 1, secondo la quale tra i pellegrini si contavano numerose donne e bambini [7] che, nella maggior parte dei casi, si spostavano a piedi, è confermata anche da miracoli e racconti. La stessa sorte toccava anche a molti commercianti, come ricorda un'espressione che ricorre in diverse lingue europee: *Staubfuß* in tedesco, *piepowder* in inglese, *pieds poudres* in francese e *pedes polverosi* [8] in latino. Anche i contadini si spostavano a piedi per portare i loro prodotti al mercato vicino. Nelle regioni con infrastrutture carenti un messaggero a piedi era più veloce di uno a cavallo; inoltre non dimentichiamo che un uomo nel fiore degli anni può sopportare un carico superiore rispetto a un animale da sella, che per di più ha determinate esigenze in fatto di cibo, cure e condizioni del fondo stradale. Infine non posso non nominare i soldati, e più precisamente la fanteria, che fino al XX secolo si è sempre spostata a piedi.

L'abitudine di spostarsi a piedi era molto diffusa anche a causa delle modeste dimensioni dell'Europa. Prendiamo come esempio la città di Strasburgo: da qui per raggiungere Genova, Venezia, Rouen o Amsterdam ci sono solo 500 chilometri in linea d'aria, che equivalgono al massimo a 700 chilometri effettivi, ovvero un mese di marcia.

Le gambe servivano inoltre per il trasporto delle merci, anche sulle lunghe distanze. La figura 3 mostra alcune donne a piedi nudi. I motivi per cui portano il carico sulla testa sono di natura fisiologica. Sui valichi alpini gli uomini che si occupavano del trasporto delle merci si univano in associazioni di trasportatori (in francese *association des porteurs*), che si occupavano anche della costruzione e manutenzione delle strade [9]. I carichi particolarmente pesanti venivano suddivisi in pacchi più leggeri oppure trasportati da più persone con l'aiuto di un bastone che veniva appoggiato sulle spalle (fig. 4). Questo sistema veniva adottato anche all'interno delle famiglie più numerose o tra gli abitanti di un villaggio. Fino al XX

[7] Cfr. N. OHLER, *Vita pericolosa dei pellegrini nel medioevo. Sulle tracce degli uomini che viaggiavano nel nome di Dio* (trad. it. di R. Fabbri), Casale Monferrato 1996, pp. 35-39.

[8] A.S. ATIYA, *Kreuzfahrer und Kaufleute. Die Begegnung von Christentum und Islam*, Stoccarda 1964, p. 157 con nota 6.

[9] Con un'altezza massima di soli 1.370 metri, il passo del Brennero era transitabile praticamente tutto l'anno; questo fatto potrebbe essere legato alla presenza di corporazioni di trasportatori soprattutto sulle Alpi centrali e occidentali.

3. Illustrazione tratta da Camuso, *Libro della Sapienza dei Vecchi Saggi* (Ulm, 1438)

secolo il trasporto di oggetti particolarmente fragili, ad esempio articoli di vetro o ceramica e orologi, è stato affidato ai venditori ambulanti. A tal fine si servivano di gerle intrecciate con rami di salice, che univano leggerezza ed elasticità.

Escludendo le zone in prossimità dei corsi d'acqua navigabili, possiamo affermare che le merci trasportate sulle lunghe distanze erano soprattutto beni preziosi e leggeri: oggetti d'oro e d'argento, pietre preziose e avorio, pellicce, incenso, armi e altri oggetti di

4. Alcuni uomini trasportano dei sacchi sospesi a una pertica. (Aesopius, *Fabulae*. Illustrazione anonima delle favole di Esopo, Ulm (?), fine 15° secolo)

pietra focaia o metallo [10]. Un uomo robusto era in grado di portare un carico utile (ovvero senza il peso di generi alimentari, coperte, ecc.) pari ad almeno 20 chilogrammi [11]. Nel caso degli oggetti preziosi, i costi di trasporto e il rischio di una perdita potevano essere contenuti entro limiti accettabili. Come dimostrano i reperti, già nell'antichità oggetti di metallo, vetro e ceramica di origine greca e romana erano merce di scambio nelle regioni dell'Europa settentrionale, mentre l'ambra proveniente dalle coste del Mare del Nord e del mar Baltico veniva venduta a estimatori della zona del Medi-

[10] *Handbuch der deutschen Wirtschafts- und Sozialgeschichte*, edito da H. Aubin-W. Zorn, vol. 1, Stoccarda 1971, pp. 127-129; cfr. anche *Das Register Zum "Bernstein"*.

[11] Il carico citato nella sentenza doganale di Raffelstett (904/906) (*onus unius hominis*) comprendeva la metà del carico di un animale da soma; in *Quellen zur deutschen Verfassungs-, Wirtschafts- und Sozialgeschichte bis 1250*, selezionato e tradotto da L. Weinrich (AQ, 32), Darmstadt 1977, n. 4 (6), p. 16. cfr. *Tabellen alter Münzen, Maße und Gewichte zum Gebrauch für Archivbenutzer*, raccolte da F. Engel («Schaumburger Studien», 9), Rintelen 1965, p. 10. Capacità di carico (non documentato): per un uomo vigoroso fino a 150 kg. sulle spalle, fino a 65 kg. sulla schiena; per una donna vigorosa fino a 30 kg. sulla testa; per un cavallo da soma fino a 200 kg.

terraneo. Probabilmente in questo caso venivano combinati due tipi di "merci": durante il cammino che li avrebbe portati ai mercati di Venezia, Praga o Verdun, gli schiavi appena catturati o barattati dovevano trasportare anche gli oggetti preziosi, naturalmente in una quantità tale da non ridurre il valore dello schiavo stesso.

Nell'antichità si usavano anche portantine trasportate da uomini o animali (in francese *chaise à porteurs*). Diversamente da quanto avveniva a Bisanzio, per lungo tempo nei territori occidentali sotto il dominio di Roma furono considerate decadenti. Tra il XIII e il XVIII secolo, prima in Italia e poi anche nel resto d'Europa, sempre più persone cominciarono a farsi trasportare in questo modo per passare inosservate nel traffico cittadino: nobildonne (anche per viaggi più lunghi), dignitari ecclesiastici e non, cittadini benestanti [12].

E come facevano i malati, i disabili e gli anziani a raggiungere la loro meta? Alcuni venivano trasportati con sistemi di cui parleremo più avanti, altri venivano portati a braccia, i bambini sulle spalle di uno dei genitori, gli adulti su una sedia che poteva somigliare a una portantina. Chi non aveva nessuno disposto ad aiutarlo, doveva trovare il modo di cavarsela. Gli storpi si muovevano con l'aiuto di stampelle (in francese *béquilles*) o dei cosiddetti "sgabellini" (in francese *petits tabourets)*, da cui il nome "sgabellanti" [in tedesco *Schemeler* da *Schemelchen*, che significa appunto sgabellino]. Si legge che negli anni intorno al 1230 un certo Wigand di Grünberg, un ragazzo sciancato di circa 21 anni, come altri malati incurabili volle recarsi a Marburgo per chiedere la guarigione alla defunta Elisabetta. Per percorrere 28 chilometri in linea d'aria, che equivalgono a 30 effettivi, impiegò 5 settimane, ovvero 35 giorni; il che significa che in media si trascinava per un chilometro al giorno [13]! I miracoli di Elisabetta costituiscono un esempio di solidarietà nei confronti degli afflitti, ma evidentemente Wigand non ha incontrato nessuno che fosse disposto ad accompagnarlo per un tratto di strada.

In genere i corsi d'acqua poco profondi venivano guadati e laddove ci si poteva aiutare con dei sassi, non era neppure necessario bagnarsi i piedi. Per attraversare un ruscello stretto bastava saltarlo con l'aiuto di un bastone, proprio come nel salto con l'asta [14].

[12] Cfr. P. MOSER, *Säfte,* in «LexMa» 7, 1995, col. 1364.

[13] N. OHLER, *Vita pericolosa* ... cit., p. 144.

[14] Cfr. figura di un "saltatore con l'asta" del XVI secolo, in *Wallfahrt* ... cit., vol. 1, catalogo, p. 87.

L'importanza del ruolo dei barcaioli nel corso dei secoli è dimostrata dalle leggende di San Cristoforo e San Giuliano [15]. Il barcaiolo si caricava i viaggiatori sulle spalle o sulla schiena e spesso l'acqua gli arrivava all'altezza delle anche, talvolta fino al collo. Per contrastare la corrente e non cadere sul fondo scivoloso si aiutava con un bastone o, meglio ancora, con una fune tesa sopra il livello dell'acqua. Solo gli idealisti potevano accontentarsi di un semplice grazie.

2. Animali da sella, da tiro e da soma nonché piccioni viaggiatori

Il cavallo rappresentò la *conditio sine qua non* per l'invasione dell'Europa da parte dei popoli nomadi provenienti dall'Asia centrale. Tra il IV e il XIII secolo Unni, Avari, Bulgari, Ungheresi e Mongoli calarono sull'Europa in sella a veloci destrieri [16].

In mancanza di una capitale o di un apparato amministrativo degno di tale nome i signori medievali in viaggio esercitavano il loro potere, generalmente in sella a un cavallo, se possibile da una nave [17]. La capacità del cavallo di innalzare una persona e conferirle maggiore potere emerge da una raffigurazione dell'incoronazione di Enrico VII. Egli riconosce il diritto degli ebrei, che non si fanno intimidire dallo sguardo imponente del cavaliere. Questi ultimi sono umilmente rappresentati a piedi, ma non per questo la loro dignità e consapevolezza risultano compromesse [18] (fig. 5).

Fino al XVIII secolo inoltrato anche i dignitari ecclesiastici, i nobili, i commercianti agiati e gli artisti si servirono del cavallo, che poteva essere di loro proprietà oppure preso in affitto. Da alcuni dipinti del ciclo di Baldovino si evince che probabilmente, in occasione di grandi banchetti, venivano impiegati servitori a ca-

[15] Cfr. *Die* Legenda aurea *des Jacobus de Voragine* (trad. di R. Benz), Colonia-Olten 1969, p. 167 e sg. (Giuliano) e 499 e sg. (Cristoforo).

[16] Cartine in *Großer Historischer Weltatlas.* 2ª parte, *Mittelalter*, a cura di J. ENGEL, 2ª versione rivista e corretta, Monaco 1979, pp. 4 a,b, 56, 57.

[17] Cfr. T. MAYER, *Das deutsche Königtum und sein Wirkungsbereich* (1941), in IDEM, *Mittelalterliche Studien. Gesammelte Aufsätze,* Darmstadt 1963, pp. 28-44; in allegato dieci carte sulla rete viaria al tempo dei re medievali (da Ludovico il Germanico a Ludovico il Bavaro).

[18] *Kaiser Heinrichs Romfahrt. Die Bilderchronik von Kaiser Heinrich VII. und Kurfürst Balduin von Luxemburg 1308-1313*, edito da F.J. HEYEN, Monaco 1978, p. 99 (foglio 24).

5. L'imperatore Enrico VII, a cavallo, consegna agli ebrei un rotolo con la legge di Mosè (*Kaiser Heinrichs Romfahrt. Die Bilderchronik von Kaiser Heinrich VII. und Kurfüst Balduin von Luxemburg, 1308-1373.* Hrg. von Franz Josef Heyen, München 1978, p. 99)

vallo, il cui compito era quello di assicurarsi che le pietanze venissero servite calde [19].

In genere le donne usavano una sella speciale e cavalcavano all'amazzone, ma correvano gli stessi pericoli degli uomini: la possibilità di guidare l'animale con la pressione delle cosce significa infatti avere una presa migliore [20].

Senza il cammello sarebbe stato impossibile attraversare le zone desertiche dell'Asia e dell'Africa. Senza il cammello i commercianti non avrebbero potuto far arrivare a Bisanzio né la seta e gli altri oggetti di lusso provenienti dalla Cina né le spezie provenienti dal sudest asiatico, così come i missionari cristiani non avrebbero potuto né annunciare il Vangelo né fondare diocesi nella lontana Asia [21]. Soldati, commercianti e missionari hanno percorso le stesse strade servendosi degli stessi mezzi di trasporto.

[19] *Kaiser Heinrichs Romfahrt* ... cit., pp. 57, 99 (foglio 3, 24).
[20] *Kaiser Heinrichs Romfahrt* ... cit., p. 65 (foglio 7).
[21] *Weltatlas* ... cit., pp. 24, 53 a,c, 58.

6. Una famiglia di mendicanti sulla strada maestra (silografia del 1500)

L'asino veniva cavalcato dagli umili. Gesù fece il suo ingresso a Gerusalemme a cavallo di un'asina (Luca 19, 30 e seguenti), mentre la tradizione vuole che la Sacra Famiglia sia fuggita in Egitto con un asino. Secondo gli esperti di storia orientale è molto probabile che l'uomo fosse in groppa all'animale, mentre la giovane madre

7. Una slitta. Sul fondo, dei cani carichi di sacchi (GEORG AGRICOLA, *Zwölf Bücher vom Berg-und Hüttenwesen*. Lateinisch 1556, deutsche Übersetzung Carl Schiffner, München 1977, p. 139)

gli camminava accanto, con in braccio il bambino. Il fatto che innumerevoli illustrazioni rappresentino la scena al contrario è probabilmente dovuto alla circostanza che la donna, nella società europea, godeva di maggiore considerazione che non in Oriente. L'asino veniva cavalcato anche da chi voleva ostentare umiltà, ma soprattutto dai meno abbienti. La figura 6 sembra un'anticipazione della famosa 2 CV della Citroën. È interessante notare come il mendicante, nonostante la gamba steccata, vada a piedi.

Rispetto al cavallo, l'asino ha meno esigenze ed è più sicuro, per non parlare del mulo, che è ancora più robusto ed efficiente. Di conseguenza, nelle zone non battute e in alta montagna, dove nella migliore delle ipotesi si trovavano sentieri molto stretti, l'uomo dipendeva dall'asino e dal mulo.

Il cavallo, l'asino e il mulo erano indispensabili anche per il trasporto delle merci. Un cavallo da soma – in tedesco *Saumpferd*, dove "Saum" deriva dal greco/tardolatino "sagma" e significa

'basto' – era in grado di trasportare fino a 195 chili, un mulo fino a 163 [22]. Partendo dal presupposto che una mandria era composta da sei o sette capi, una carovana tipo era in grado di trasportare ben 1000 chilogrammi di merci, tenendo conto che era necessario prevedere anche una certa quantità, seppur minima, di acqua e provviste sia per gli uomini che per gli animali. Questa condizione diventava superflua nelle zone densamente popolate dell'Italia e sui valichi alpini. Nel 1634, durante la Guerra dei Trent'anni, la famosa Biblioteca Palatina fu trasferita a dorso di mulo da Heidelberg a Roma.

Nell'industria mineraria, ma non solo, anche i cani venivano impiegati come animali da soma [23] (fig. 7) e questo fatto potrebbe spiegare perché (solo in tedesco?) ancora oggi i vagoncini a quattro ruote che venivano usati giorno e notte si chiamano "Hunde" (che significa 'cani') [24].

Nelle città italiane gli allevatori di asini, chiamati "ve(i)cturales", "vecturarii", "muliones" e "mulattieri", erano organizzati in corporazioni denominate *artes vecturalium*. A causa della vicinanza delle città e in considerazione del fatto che gli animali da soma la sera dovevano essere scaricati, era consigliabile portare la merce di volta in volta solo fino alla tappa successiva e poi tornare a casa [25].

Poiché la carne deperisce facilmente, durante le campagne militari gli eserciti si portavano appresso bestiame vivo che poi veniva macellato a seconda delle necessità. Nel tardo Medioevo in Danimarca, Ungheria e in altre zone scarsamente popolate i buoi venivano allevati e poi, al momento opportuno, raggruppati in grosse mandrie e condotti fino ai centri di consumo, dove venivano ingrassati e macellati [26].

Per finire un accenno ai piccioni, che già nell'antichità venivano usati per recapitare notizie. I regnanti musulmani li impiegavano al

[22] TH. SZABÒ, *Saumtiere*, in «LexMa» 7 (1995), p. 1405.

[23] Cfr. G. AGRICOLA, *Zwölf Bücher vom Berg- und Hüttenwesen* (1556; trad. di C. Schiffner), Düsseldorf 1961, ristampa Monaco 1977, p. 139 figura "Cani con basto".

[24] *Deutsches Wörterbuch von Jacob und Wilhelm Grimm*, vol. 10 (1877, ristampa 1984), col. 1918: "cassa rettangolare aperta sul lato superiore e appoggiata su quattro ruote usata in montagna per il trasporto su sentieri e in gallerie".

[25] W. SOMBART, *Der Moderne Kapitalismus. Historisch-systematische Darstellung des gesamteuropäischen Wirtschaftslebens von seinen Anfängen bis zur Gegenwart*, 6a edizione, vol. 2/1, Monaco-Lipsia 1924, pp. 327, 329.

[26] *Handbuch* ... cit., vol. 1, pagg. 349, 508 (figura). D. HÄGERMANN, *Rind* (Wirtschaftsgeschichte), in «LexMa» 7 (1955), col. 855.

tempo delle crociate. A questo proposito possiamo citare il sultano Baibar (1260-1277), che se ne servì con una frequenza mai registrata prima. Il commerciante all'ingrosso francese Jacques Coeur († 1456), forse ispirandosi al modello dell'apparato amministrativo di Alessandria d'Egitto, aveva creato un sistema postale affidato ai piccioni viaggiatori che gli garantiva un collegamento rapido e diretto con tutti gli agenti che operavano per lui sui principali mercati [27]. Nonostante gli indiscutibili vantaggi, in Occidente durante il Medioevo questo mezzo di trasporto non prese mai veramente piede, ma i motivi mi sono tuttora ignoti.

3. Mezzi su ruote

La carriola a una o due ruote (in francese *brouette)* veniva usata nelle officine [28], nei cantieri e all'occorrenza anche per coprire distanze di molti chilometri.

La carriola a un solo asse era particolarmente indicata per le condizioni notoriamente pessime che caratterizzarono le strade fino al XVIII secolo: due ruote infatti si adattavano meglio di quattro ai buchi del fondo stradale. Inoltre, a differenza di quanto può facilmente succedere con i veicoli a più assi, non si correva il pericolo che l'asse si rompesse a causa del fondo irregolare. Alcune imprese avevano la propria produzione di carriole e durante il Concilio di Costanza (1414-1418), nei luoghi dove la gente si riuniva più numerosa, il pane veniva cotto in forni mobili [29] (fig. 8).

Il carro a quattro ruote, a causa dell'inaffidabilità dei freni in discesa, era poco sicuro – un motivo in più per affidare agli animali da soma il trasporto delle merci in montagna. L'enorme scomodità di questo mezzo era dovuta alla mancanza di sospensioni, per non parlare del cigolio degli assi. Tuttavia già al tempo di Carlo Magno

[27] Cfr. H.E. MAYER, *Geschichte der Kreuzzüge*, 5a edizione, Stoccarda 1980, p. 250. M. MOLLAT, *Jacques Coeur*, in «LexMa» 3 (1986), coll. 16-18. A. HÄFNER, *Das Sehnsuchtstier*, in *Der Brief. Eine Kulturgeschichte der schriftlichen Kommunikation*, edito da K. BEYRER-H.C. TÄUBRICH, 2a edizione, Heidelberg 1997, pp. 96-101.

[28] *Agricola* ... cit., fig. p. 125. Numerose figure, anche sul trasporto con mezzi e a mano nonché sul sollevamento di pesi in G. BINDING-N. NUSSBAUM, *Der Mittelalterliche Baubetrieb nördlich der Alpen in zeitgenössichen Darstellungen*, Darmstadt 1978.

[29] U. RICHENTAL, *Chronik des Konstanzer Konzils*, versione Costanza, Archivio Civico di Costanza, Rosengartenmuseum, manoscritto 1, f. 23 r, raffigurazione di un forno mobile.

8. Un forno mobile, montato su un carretto a mano (ULRICH RICHENTALS. *Chronik des Konstanzer Conzils*. Stadtarchiv Konstanz. Rosgartenmuseum. Inventario, Ms.. 1, f. 23 r)

esistevano carri con cui era possibile attraversare i fiumi senza che il carico si bagnasse, mentre a partire dal tardo Medioevo si cominciarono a costruire carri capaci di garantire una certa comodità [30]: come avveniva durante l'Impero Romano, la cassa veniva appoggiata su cinghie di cuoio che, almeno parzialmente, attutivano i colpi. Generalmente carri e carriole venivano adibiti al trasporto di merci resistenti, donne, malati e criminali (incatenati). I carri usati per i criminali si sono poi evoluti fino a diventare una specie di corriera, come si vede nella pubblicazione "Rollwagenbüchlein" ("Libretto sul biroccio") di Wickram [31] (fig. 9).

Carri e carriole venivano trainati da buoi, cavalli, asini, animali da soma e, se necessario, anche da uomini, come mostra l'arazzo di Bayeux, dove si vedono alcuni uomini sotto sforzo davanti a un carro [32] (fig. 10). Spesso gli uomini si sono sostituiti alle bestie da tiro anche per il trasporto del materiale necessario alla costruzione delle cattedrali.

A causa delle pessime condizioni stradali, la capacità di carico

[30] *Quellen zur Geschichte des deutschen Bauernstandes im Mittelalter*, raccolte e edite da G. FRANZ (AQ, 31), Darmstadt 1967, n. 22 (64), p. 56.

[31] Cfr. N. OHLER, *Reisen im Spätmittelalter* ... cit., p. 136, fig. 6. SOMBART, *Der Moderne Kapitalismus* ... cit., p. 262.

[32] *La Tapisserie de Bayeux. Reproduction intégrale au 1/7e*, Bayeux s.a., riquadro 37.

9. Carro per il trasporto di persone (dal *Rollwagenbüchlein* di Jörg Wickram, 1555)

dei carri è stata per molto tempo limitata [33]. Bastano infatti alcuni calcoli e valutazioni sul volume degli scambi per riportarci con i piedi per terra: nell'alto Medioevo il traffico su strada non superava le 1.000 tonnellate l'anno, e lo stesso vale per i valichi alpini: tra il XIII e il XV secolo le alpi centrali e occidentali insieme videro il passaggio di merci per non più di 1.200 tonnellate l'anno (il Brennero tra le 3.000 e le 5.000 tonnellate) [34]. Solo dopo l'avvento

[33] Cfr. TH. SZABÒ, *Wagen,* in «LexMa» 8 (1997), coll. 1905-1907, qui col. 1906: fino a 1088 kg. W. SOMBART, *Der Moderne Kapitalismus* ... cit., p. 328: fino al XVIII secolo non più di 2,5 tonnellate.

[34] H.S. SEIDENFUSS, *Verkehrsgeschichte,* in «Handwörterbuch der Sozialwissenschaften», 11 (1961), pp 121-130, qui p. 124. *Handbuch* ... cit., vol. 1, p. 350 sul commercio a Como nel XV secolo. F. GLAUSER, *Der Gotthardtransit von 1500 bis 1660. Seine Stellung im Alpentransit,* in *Geschichte der Alpen in neuer Sicht,* edito da J.-F. BERGIER, in «Schweizerische Zeitschrift für Geschichte» 29 (1979), pp. 16-52. H.C. PEYER, *Alpenpässe,* in «LexMa» 1 (1980), coll. 453-455, qui col. 454.

10. Alcuni uomini trasportano armi sulle navi; altri trainano un carro con vino (Arazzo di Bayeux (posteriore al 1066). Bayeux, Edition Ville de Bayeux, 1995 ca., N. 37)

11. Incidente stradale occorso all'antipapa Giovanni XXIII (ULRICH RICHENTALS, *Chronik des Konstanzer Konsils.* Stadtarchiv Konstanz. Rosgartenmuseum. Inventario, Ms. 1, f. 9 r)

della ferrovia il volume delle merci scambiate attraverso le Alpi registrò un rapido incremento.

Non dimentichiamo infine che già nel Medioevo, per ridurre l'attrito, nelle miniere si usavano carri su rotaie. Sebbene all'ini-

R. WYSS, *Handel und Verkehr über die Alpenpässe,* in *Untersuchungen zu Handel und Verkehr der vor- und frühgeschichtlichen Zeit in Mittel-und Nordeuropa,* 5a parte, *Der Verkehr, Verkehrswege, Verkehrsmittel, Organisation. Bericht über die Kolloquien ... 1980 bis 1983,* edito da E. EBEL-H. JANKUHN-W. KIMMIG («Abhandlungen Akademie Göttingen, Phil.-Hist. Klasse», 3/180), Göttingen 1989, pp. 155-173.

zio ruote e binari fossero ancora di legno, abbiamo a che fare con il diretto antenato della ferrovia [35]. I blocchi di pietra e altri carichi particolarmente pesanti continuarono ad essere trasportati su ruote.

Dove c'è traffico non mancano gli incidenti e Ulrich Richental ci racconta con le parole e con le immagini il rovesciamento sull'Arlberg del carro che nel 1414 stava portando Giovanni XXIII al Concilio di Costanza (fig. 11). Sembra che il Papa, sdraiato nella polvere e riconoscibile dalla tiara, abbia imprecato: «Iacio hic in nomine diaboli» [36]. Si tratta di un incidente avvenuto veramente? Di sicuro a quel tempo le strade sull'Arlberg non erano adatte al passaggio dei carri e quindi anche il Papa, come gli altri dignitari, doveva essere arrivato a cavallo. Sembrerebbe quindi più probabile che Richental abbia inventato l'incidente, di cui non parla nessun altro, quale segno premonitore della successiva deposizione del Papa.

4. Slitte, sci e tregge

Nel settore dell'agricoltura e della selvicoltura le slitte trainate da cavalli, renne o cani sono state usate fino al nostro secolo. Spesso i pattini erano costituiti da lunghe ossa bovine e poiché scivolavano bene sull'erba, le slitte potevano essere usate in tutte le stagioni. Lungo i tratti scoscesi la forza d'attrito era la benvenuta. In inverno i pattini venivano cosparsi d'acqua che, una volta congelata, li rendeva perfettamente lisci. Le slitte erano meno costose e più robuste dei mezzi di trasporto su ruote, e quindi adatte anche al trasporto di carichi molto pesanti. Poiché i pattini di legno scivolano bene anche sul selciato, le slitte venivano usate anche in città [37]. Non appena la neve copriva le asperità del fondo stradale, potevano essere usate anche per attraversare i campi. Avvolti in

[35] *Agricola* ... cit., figura p. 80, 126.

[36] *Richental* ... cit., f. 9 r, cfr. Th.M. Buck, *Text, Bild, Geschichte. Papst Johannes XXIII. wird auf dem Arlberg umgeworfen*, in «Annuarium Historiae Conciliorum» 30/1 (1998), pp. 37-110: pp. 103-110 figura.

[37] Cfr. F. Braudel, *Le Temps du Monde (Civilisation matérielle, économie et capitalisme, XVe-XVIIIe siècle*, 3), Parigi 1979, pp. 164-165 e p. 501: in una raffigurazione del porto di Bristol degli inizi del XVIII secolo si vedono quattro slitte, due cavalli da soma e solo un carro! *Agricola* ... cit., fig. p. 139.

calde pellicce, i "grandi" potevano godersi una corsa sulla slitta anche nelle soleggiate giornate invernali [38].

Sci e tregge sono più antichi delle slitte. I primi venivano usati per spostarsi già nell'antichità [39]; le seconde venivano costruite intrecciando rami robusti e servivano per trasportare il fieno. Naturalmente era inevitabile che i rami facessero attrito sul terreno. Allo stesso modo potevano essere usati anche sacchi di pelle, che venivano riempiti con oggetti resistenti e trainati da uomini o animali [40].

5. Imbarcazioni

Per la navigazione si sfruttavano mari, laghi, fiumi e fiumiciattoli [41]. Poiché le navi erano generalmente piatte, per garantire la navigazione erano sufficienti 50 centimetri d'acqua. Per fare un esempio possiamo citare l'Ill, un modesto fiume che scorre in Alsazia tra Colmar e Strasburgo.

L'importanza dei corsi d'acqua si evince dalle prime carte geografiche, dove la rete fluviale ha un ruolo predominante. Non è un caso che i centri principali siano sorti proprio all'incrocio tra strade e corsi d'acqua oppure nel punto in cui un fiume diventava navigabile. A questo proposito possiamo citare l'esempio di Pavia, Ulm e Cracovia, dove le merci venivano trasferite dai mezzi di trasporto terrestri alle barche, mentre i passeggeri si affollavano in attesa di poter essere imbarcati. I beneficiari di questi traffici erano i rappresentanti di quasi tutti i mestieri esercitati nei vari punti di passaggio, ma soprattutto carrettieri e albergatori, a cui in un secondo tempo si aggiunsero i manovratori di gru e, non ultime, le autorità addette alla riscossione delle imposte.

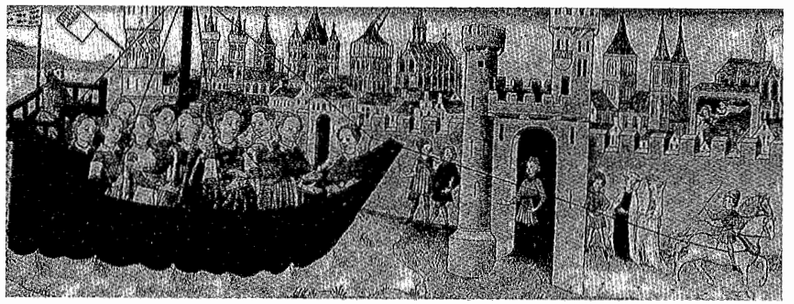
Prima ancora che sulle strade, il primo prototipo di un servizio di linea fu organizzato sui corsi d'acqua. Fin dal tardo Medioe-

[38] Una silografia (1541?) ritrae l'imperatore Carlo V e il re Ferdinando durante una corsa sulla slitta nel 1530, in *Welt im Umbruch. Augsburg zwischen Renaissance und Barock*, Augusta 1980, vol. 1, n. 94, p. 174.

[39] N. Lund, *Skilauf*, in «LexMa» 7 (1995), col. 1975.

[40] *Agricola* ... cit., figura p. 139 "Sacchi di pelle di maiale legati a una fune".

[41] Cfr. U. Schnall, *Binnenschiffahrt*, in «LexMa» 2 (1983), coll. 197-199. Fiumi navigabili e corsi d'acqua adatti alla fluitazione in *Handbuch* ... cit., vol. 1, carta in allegato "Economia e traffico nel tardo Medioevo nell'anno 1500".



12. Un battello con delle ragazze è tirato da un cavallo. Sul fondo, il profilo di Colonia, dettaglio. (Dal *Kleinen Ursula Zyklus*, Köln 1450-1460)

vo, durante le fiere, il Reno e il Meno vedevano transitare regolarmente le cosiddette navi da mercato che, a seconda delle esigenze, facevano diversi viaggi alla settimana o addirittura al giorno [42]. Con tutta probabilità queste navi solcarono anche le acque del Po.

Con i battelli era possibile sfruttare la forza della corrente; inoltre ci si poteva aiutare con le vele, con i remi oppure, nel caso di fondali piatti, anche con una pertica (in francese "pousser avec une perche"). Per navigare contro corrente questi espedienti non bastavano quasi mai e sin dal tempo dei Romani le barche venivano alate, ovvero trainate con l'aiuto di lunghe funi [43]. Così come esistevano carri a due, quattro e sei cavalli (in francese "carrosses à 2, 4, 6 chevaux"), anche le barche potevano essere trainate da due, quattro o più cavalli (fig. 12). Se il terreno era troppo accidentato, il compito veniva affidato agli uomini, proprio come avvenne per secoli lungo il Rodano e il corso superiore del Reno [44]. Un cavallo (oppure sette o otto uomini) era in grado di trainare un carico di 15

[42] *Brücke zwischen den Völkern. Zur Geschichte der Frankfurter Messe*, edito da R. Koch, Francoforte sul Meno 1991, vol. III, pag. 290 con figura. W. Sombart, *Der Moderne Kapitalismus* ... cit., pp. 258, 352 e sg.

[43] Per l'epoca dei Romani cfr. D. Hägermann-H. Schneider, *Landbau und Handwerk, 750v.Ch. bis 1000n.Ch.* «Propyläen Technikgeschichte» 1, Berlino 1991, fig. 69.

[44] Cfr. F.H. Quetsch, *Geschichte des Verkehrswesen am Mittelrhein von den ältesten Zeiten bis zum Ausgang des achtzehnten Jahrhunderts*, Friburgo 1891, pp. 55-64. Fino al 1475 circa l'alaggio lungo il Rodano fu affidato esclusivamente agli uomini (fino a 270!), da M. Rossiaud, *Les haleurs du Rhône au XVe siècle*, in «Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest» 85 (1975), n. 2, pp. 283-304, qui p. 286 e sg. Il secondo numero della rivista è dedicato al tema "Les transports au Moyen Age".

tonnellate; per 5 tonnellate ci volevano 3 uomini. Nel 1800 con questo sistema si percorrevano non più di 20 chilometri al giorno. Nel tratto tra Basilea e Strasburgo le chiatte, che venivano caricate e scaricate attraverso una porta sulla prua, potevano trasportare tra le 25 e le 30 tonnellate quando navigavano verso valle, ma non più di 8-10 tonnellate quando venivano trainate verso monte [45].

Poiché l'alaggio era estremamente dispendioso in termini di tempo, il Reno, l'Elba e il Danubio venivano sfruttati preferibilmente per i viaggi verso valle. Poiché nel tardo Medioevo il corso inferiore di questi fiumi era già caratterizzato da una notevole carenza di legname, alla fine del viaggio le barche venivano vendute e l'equipaggio tornava a casa a piedi.

Il trasporto per nave era molto conveniente anche per merci prodotte su larga scala, per le quali il trasporto via terra veniva preso in considerazione solo in periodi di estremo bisogno. In epoca preindustriale i prezzi rispecchiavano i costi di trasporto: nel caso del grano, ad esempio, se la merce doveva essere trasportata via terra il prezzo raddoppiava quando la distanza era superiore ai 350 chilometri; se invece si optava per la rete fluviale (in genere verso valle) il prezzo raddoppiava dopo 1.750 chilometri; per via marittima solo dopo 3.500 chilometri [46]. Secondo una stima delle autorità tedesche, all'inizio dell'epoca moderna il rapporto tra il costo del trasporto via terra e quello via acqua era di 6 a 1 contro corrente e di 10 o 12 a 1 in senso contrario; il trasporto via terra era quindi tra le 6 e le 12 volte più caro rispetto a quello fluviale e marittimo [47]. Di conseguenza le navi che scendevano lungo il Reno non trasportavano solo vino e grano, ma anche le pietre per la costruzione delle grandi cattedrali che oggi si affacciano sulle sponde del fiume tra Basilea e Utrecht. Il rapido aumento della popolazione registrato nei Paesi Bassi a partire dal tardo Medioevo è dovuto anche al fatto che la gente, attraverso il mar Baltico e il Mare del Nord, poteva finalmente procurarsi a un prezzo conveniente il grano che veniva coltivato lungo il corso inferiore della Vistola.

L'equipaggio di una nave, ma soprattutto il timoniere, aveva il compito di evitare i banchi di sabbia, gli scogli, le secche e altri

[45] U. Schnall, *Binnenschiffahrt* ... cit. W. Sombart, *Der Moderne Kapitalismus* ... cit., p. 354. *Baden 1806-1871. Land-Stadt-Volk*, rielaborato da K. Audermann, Karlsruhe 1980, p. 5 sg.

[46] F.W. Henning, *Handbuch der Wirtschafts- und Sozialgeschichte Deutschlands*, vol. 1, Paderborn 1991, p. 201.

[47] *Handbuch* ... cit., vol. 1, p. 559.

pericoli. Poiché lungo i fiumi come il Reno dopo ogni alta marea si formavano nuove isole, gli uomini dell'equipaggio, organizzati in corporazioni, erano sempre alla ricerca della "via verso valle", ovvero la linea con la corrente più vantaggiosa per scendere verso valle, dove l'acqua raggiunge la massima velocità e il letto del fiume la massima profondità.

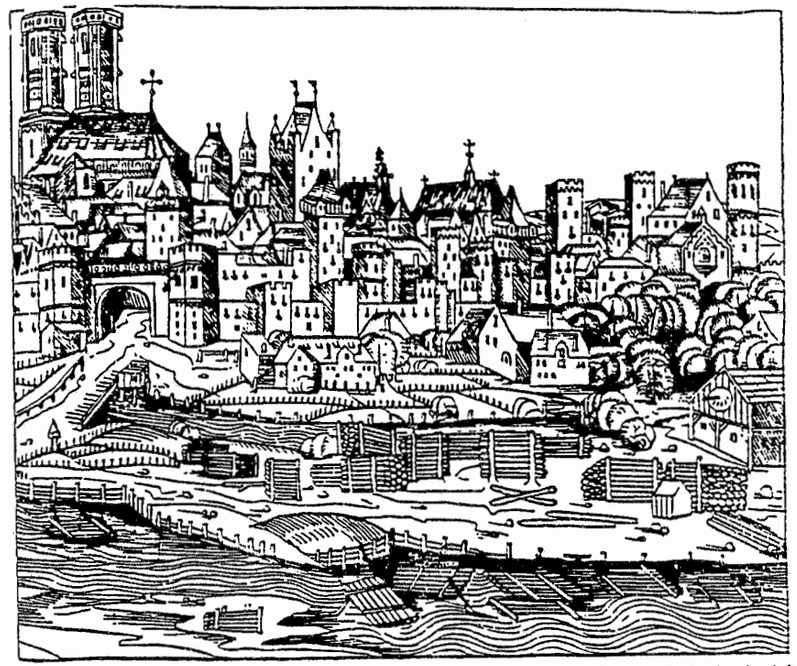
Se una rapida era troppo pericolosa per poter essere attraversata, doveva essere aggirata. A monte del tratto critico i passeggeri venivano fatti sbarcare e le merci scaricate su carri; a valle altre barche erano in attesa degli uni e delle altre [48]. L'obbligo di questo doppio trasbordo ha fatto la fortuna di Sciaffusa, fiorente sobborgo di uno dei cantoni svizzeri.

Fino al XII secolo i costi per la costruzione e la manutenzione dei ponti furono superiori anche alle possibilità economiche di città fiorenti e nobili benestanti, e nel tardo Medioevo ponti solidi come quelli costruiti sul Reno, sul Danubio e sul Rodano erano ancora considerati un vero e proprio prodigio. Il fatto di poter istituire o meno un servizio di trasporto regolare dipendeva soprattutto dal numero di viaggiatori che volevano essere traghettati. Non dobbiamo infatti dimenticare che, oltre al dovere di mantenere una famiglia, spesso il barcaiolo aveva anche l'obbligo di pagare un tributo alle autorità. Talvolta il servizio era a carico dei conventi o delle confraternite, come nel caso dei monaci dell'ospizio di Altopascio, che a partire dal XI secolo gestirono i traghetti che navigavano sul tratto dell'Arno nei pressi di Lucca [49].

Per la circolazione si sfruttavano anche i corsi d'acqua non navigabili (con una profondità inferiore a 50 cm.). I fiumi non navigabili, o quanto meno non navigabili nel tratto superiore, potevano essere usati per la fluitazione. Per la costruzione di navi e città, per il funzionamento delle saline e per la lavorazione dei metalli lungo le sponde del Reno, del Danubio, del Weser e dell'Elba era infatti necessario accatastare enormi quantità di legna. Le prime testimonianze a proposito della fluitazione sul Reno nei pressi di Coblenza risalgono al 1209 (fig. 13). A partire dall'epoca moder-

[48] Cfr. raffigurazione del "grande crollo" o cascata del Reno presso Laufen, "Cataracte Rheni genandt", in *Topographia Helvetiae* ..., Francoforte sul Meno 1654, ristampa Kassel-Basilea 1960, dopo p. 54.

[49] Cfr. H. Dopsch, *Fähre, -recht* in «LexMa» 4 (1989) colonna 230 e sg. R. Manselli, *Arno*, in «LexMa» 1 (1980) col. 999 e sg.



13. Zattere che fluitano del legname su un fiume davanti ad una città. (*Schedel Weltechronik* 1493, Nachdruck Grünwald bei München, Verlag Konrad Kölb, 1975, f. 226 r)

na si cominciarono a costruire le cosiddette "zattere olandesi", le cui dimensioni diventarono sempre maggiori: fino a 400 metri di lunghezza, 80 di larghezza e 5 di profondità, per un totale di 12.000 metri cubi di legna, che venivano guidati dai cosiddetti «maestri della fluitazione», che comandavano fino a 900 rematori. In genere, poi, i lavoratori tornavano a casa a piedi. Le zattere venivano usate anche per il trasporto verso valle di merci e persone. Fino al XX secolo la fluitazione sul Reno è stata per molte persone fonte di cibo e lavoro [50].

La legna meno pregiata, ad esempio quella da ardere, veniva gettata in piccoli fiumi provvisti di chiuse e trascinata verso valle dalla forza dell'acqua, che veniva lasciata improvvisamente defluire.

[50] Cfr. *Brücke*... cit., vol. III, p. 272 e sg. H. Dopsch, *Flößerei*, in «LexMa» 4 (1989) col. 578 e sg.

Le perdite in termini di legna e i danni arrecati agli argini, ai ponti e ai mulini erano all'ordine del giorno [51].

Per molto tempo le navi per la navigazione in alto mare furono praticamente identiche a quelle per la navigazione fluviale. La semplicità degli approdi e la scarsa profondità delle darsene rendevano necessario limitare il pescaggio. Nel IX e X secolo ciò permise ai Normanni di sfruttare il Reno, la Mosa, la Senna, la Loira e la Garonna per penetrare nel cuore dell'impero dei Franchi e, una volta entrati in possesso di cavalli trovati sul posto, di lanciarsi all'attacco, compiendo saccheggi e appiccando incendi. Un altro esempio è costituito dalle navi che, alcuni secoli più tardi, fecero la spola tra Londra e Colonia senza bisogno di trasbordare il carico, con grande beneficio per l'economia di entrambe le città. Dopo questa breve carrellata su alcuni tipi di navi adatte alla navigazione in alto mare, vediamo di fare qualche nome [52].

Sempre i Normanni intrapresero lunghi viaggi per mare e si spinsero fino in America. Le navi venivano condotte attraverso gli spartiacque tra Düna e Dnjepr in Russia oppure trainate come slitte. Gli scandinavi misero a punto due modelli di questa barca: un primo tipo stretto, veloce, aperto e quindi soggetto ad aggressioni. Esemplari di queste barche si trovano sull'arazzo di Bayeux e nei punti di mare particolarmente pericolosi, che hanno visto affondare numerose imbarcazioni. Le altre erano più larghe, meno veloci e comunque non dipendenti dalle strutture portuali. La forza di propulsione era assicurata soprattutto dalle vele e solo in caso di necessità dai rematori (sulle navi da guerra avveniva il contrario). Le barche più larghe servivano per il commercio e assicuravano il collegamento tra la Norvegia e l'Islanda [53].

A partire dall'alto Medioevo sul mar Baltico e sul Mare del Nord fecero la loro comparsa le cocche, imbarcazioni panciute e chiuse, adibite al trasporto di merci e persone [54], che all'occorrenza potevano essere impiegate anche in guerra. A prua e a poppa, entrambe rialzate e chiamate "Kastell" ("piccola rocca"), venivano posizionate le balestre.

[51] Cfr. H. Dopsch, *Trift, -recht*, in «LexMa» 8 (1997) col. 1005 e sg.

[52] L'esauriente raccolta di saggi scientifici di U. Schnall-G. Makris, *Schiff, -bau, -stypen*, in «LexMa» 7 (1995) coll. 1456-1462. M. Mollat-G. Makris, *Seefahrt, -leute*, in «LexMa» 7 (1995) coll. 1668-1674.

[53] Cfr. O. Crumlin-Pedersen, *Wikingerschiffe*, in «LexMA» 9 (1998) coll. 110-112.

[54] Cfr. *Handbuch* ... cit., vol. 1, p. 210 e sg.

Per molto tempo la costruzione di navi più grandi e quindi con maggiore pescaggio fu ostacolata da molteplici fattori. La maggior parte dei porti disponeva solo di bacini poco profondi, come dimostra un'ordinanza della Lega anseatica del 1412, con la quale si limitava il pescaggio a 1,75 metri. Questa disposizione, però, non fu mai applicata [55]. Nel caso di navi di grosse dimensioni le operazioni di manovra, ancoraggio, nonché carico e scarico causavano difficoltà che per molto tempo rimasero insormontabili. Spesso la partenza era subordinata al raggiungimento di una quantità sufficiente in termini di carico e passeggeri, ma a quel momento parte del carico poteva essere andata a male e alcuni passeggeri, stanchi dell'attesa, potevano aver optato per una barca più piccola, che si era riempita più velocemente. Poiché il rapporto uomini-carico era di almeno un marinaio ogni 20 tonnellate, sulle grandi navi solo il sostentamento dell'equipaggio richiedeva enormi quantità di vettovaglie e soprattutto di acqua potabile [56].

I motivi che ostacolarono la costruzione di grandi navi nell'Europa nordoccidentale si ritrovano anche nell'area mediterranea, dove ci si accontentava di piccole imbarcazioni aperte e maneggevoli (fig. 14). Poiché la gente preferiva navigare lungo la costa, si potevano impiegare i rematori, cosa che non sarebbe stata possibile per i lunghi viaggi in mare aperto a causa dell'eccessivo bisogno di acqua. Poiché la costa settentrionale del Mediterraneo è caratterizzata dalla presenza di insenature profonde che costituiscono dei porti naturali, in questa zona potevano transitare anche navi con molto pescaggio. Il fatto che Venezia potesse trasportare con le galee i pellegrini e i crociati diretti in Terra Santa era dovuto anche alla possibilità della Serenissima di usufruire di innumerevoli punti d'appoggio dove rifornirsi di acqua potabile, generi alimentari e pollame. La capacità di carico di queste galee doveva oscillare tra le 500 e le 800 tonnellate, mentre l'equipaggio poteva contare fino a 250 marinai che, sommati ai passeggeri, facevano un totale di 800/1000 persone, senza contare i rematori [57]!

A partire dall'epoca delle crociate il mar Mediterraneo vide transitare anche velieri chiusi e panciuti, che servivano per il trasporto dei cavalieri e dei loro cavalli. Il costo della traversata, ap-

[55] *Handbuch* ... cit., vol. 1, p. 347. U. Schnall-Th. Riis *et alii*, *Hafen*, in «LexMa» 4 (1989) coll. 1825-1835.

[56] Cfr. W. Sombart, *Der Moderne Kapitalismus* ... cit., pp. 280, 284, 300 e sg.

[57] A.S. Atiya, *Kreuzfahrer und Kaufleute* ... cit., pp. 159, 163 e nota 52.

14. Trasferimento del re Enrico VII e della sua corte da Portovenere a Porto Pisano. (*Kaiser Heinrichs Romfahrt. Die Bilderchronik von Kaiser Heinrich VII. und Kurfüst Balduin von Luxemburg, 1308-1313*. Hrg. von Franz Josef Heyen, München 1978, p. 85)

prossimativamente da Aigues Mortes ad Haifa, poteva essere relativamente a buon mercato grazie alla presenza di venti regolari che soffiavano da ovest a est in primavera e nella direzione opposta da agosto a ottobre.

Per il traffico non locale delle città marinare italiane la navigazione aveva un'enorme importanza. Mentre nelle zone di campagna la gente dipendeva dalle proprie gambe o da quelle di un animale, lungo le coste era sufficiente avere una barca che, a differenza di una bestia da soma, non aveva bisogno di essere né nutrita né accudita. Tuttavia c'è sempre il rovescio della medaglia: nel caso dei mezzi di trasporto terrestri, la rottura di un asse poteva essere un motivo sufficiente per arrabbiarsi, ma in genere le persone e le merci ne uscivano indenni; un naufragio, invece, metteva in pericolo la vita delle persone e poteva comportare la perdita totale del carico. Inoltre anche nel Medioevo le navi e le località costiere continuarono a rappresentare una tentazione per le incursioni dei pirati, motivo di continue sofferenze per i commercianti, i navigatori e persino per gli abitanti delle regioni interne.

Il traffico su strada prediligeva la stagione calda, ma era comunque praticabile tutto l'anno. Per quanto riguarda la navigazione, invece, durante le burrasche autunnali e invernali doveva essere sospesa. Poiché il Mediterraneo è molto profondo, vi si formano onde molto alte e di conseguenza la navigazione diventava pericolosa da metà settembre al 10 novembre e impraticabile da tale data fino al 10 marzo. Chi non voleva correre troppi rischi si avventurava sulle acque del Mediterraneo solo tra il 2 maggio e il 14 settembre. Poiché il mar Baltico e il Mare del Nord sono relativamente calmi e le isole britanniche fungono da enormi frangiflutti, qui la navigazione veniva interrotta solo dall' 11 novembre al 22 febbraio.

Negli anni intorno al 1430 lungo la costa atlantica della Spagna e del Portogallo era in voga la "barca", un veliero per la navigazione in alto mare con una capacità di carico pari a 30 tonnellate, poca cosa rispetto alle grandi galee che a quell'epoca facevano la spola tra Genova e le Fiandre. Però le navi costruite lungo la costa atlantica necessitavano di un equipaggio relativamente ridotto: il timone posteriore le rendeva più facili da manovrare, mentre le diverse vele issate sui tre alberi permettevano di sfruttare al meglio il vento; inoltre nel giro di pochi decenni la loro capacità di carico fu portata a 80 tonnellate.

8. Velocità

A completamento del mio lavoro ho raccolto alcuni dati sulla velocità[58], che dovrebbero essere valutati in base al luogo, alla stagione, al grado di sicurezza, all'età, e così via.

a) Velocità oraria	km/h
Alaggio, bestiame da tiro o uomini	1,8
Carro trainato da buoi	2,5
Cavallo da soma	3,6
Carro trainato da cavalli per il trasporto di merci e persone	4,0
Velocità di scorrimento di un fiume navigabile, ad esempio il Reno all'altezza di Strasburgo	4,0
Pedone	4,0
Cavallo a passo allungato (*long parcours*)	6,0

[58] Cfr. N. Ohler, *Vita* ... cit., p. 143 e la letteratura ivi citata; sarebbe troppo dispersivo in questa sede riportare i singoli dati e discuterli.

Cavallo al trotto	7,6
Cavallo al galoppo	16,0
Nave da guerra normanna fino a 20 nodi	37,0
Piccione viaggiatore, oggi massimo circa	100

b) PRESTAZIONI GIORNALIERE	KM/GIORNO
Alaggio (in francese *halage*)	15-20
Cavallo, trazione	25
Pedone robusto	30
Cavaliere non veloce, con seguito e bagagli	30-45
Corriere	50-65
Nave mercantile sul Reno verso valle	60-100

Questi valori non dovrebbero essere considerati in termini assoluti. Magari in una settimana il "pedone robusto" percorreva 200 chilometri, e in un mese 500. Inoltre ogni tanto poteva aver voglia di prendersi un giorno di riposo, di rattoppare le scarpe o i vestiti, per non parlare delle soste involontarie a causa della piena di un fiume o di una malattia.

Per la consegna di una lettera nel XV secolo, ovvero prima dell'introduzione delle stazioni di posta, i tempi minimi erano i seguenti: da Genova a Parigi 18-22 giorni, a Bruges 22-25; da Firenze a Londra 25-30 giorni, a Parigi 20-22, a Roma 5-6 e a Napoli 11-12. Le conseguenze delle burrasche invernali sulla navigazione si riflettono sui tempi di consegna per una lettera tra Lisbona e Amsterdam: da 27 a 154 giorni [59].

Rispetto a quanto avviene ai nostri giorni, in passato ci si spostava molto lentamente. La maggior parte della gente si accontentava, ma anche perché non c'erano alternative. Inoltre molto spesso il fattore tempo non era una discriminante. Per la diffusione delle innovazioni tecniche, ad esempio, era del tutto indifferente che un tipografo impiegasse quaranta o ottanta giorni per andare da Magonza a Firenze. L'importante era che in Toscana trovasse artigiani in grado di costruire gli attrezzi necessari alla riproduzione meccanica dei testi e che in Italia ci fossero persone istruite in attesa di poter finalmente leggere gli scritti dei "padri" in riproduzioni economiche.

In genere gli spostamenti erano faticosi. Giorno dopo giorno chi viaggiava a piedi doveva spostare il peso del proprio corpo, e

[59] W. SOMBART, *Der Moderne Kapitalismus* ... cit., p. 392; cfr. p. 388 per informazioni sulla quantità limitata di posta.

spesso anche quello del carico, da una gamba all'altra per un totale di trenta/quarantamila volte. Non è un caso che il verbo inglese "to travel" ('viaggiare') richiami il francese "travailler" ('lavorare, affaticarsi') [60]. In alcuni casi la fatica degli spostamenti ha prodotto visioni audaci, ad esempio quella di poter volare come un uccello (mito di Icaro, romanzo di Alessandro) o di poter coprire lunghe distanze in un batter d'occhio (racconti tratti da "Le mille e una notte", saga del Faust) [61].

9. Osservazioni

Alla fine del Medioevo Erhard Etzlaub realizzò una mappa dell'Europa, forse concepita come ausilio per i pellegrini che nell'Anno Santo 1500 volevano recarsi a Roma [62]. Fiumi e mari collegano tra loro le singole parti del continente, apparentemente senza la presenza di ostacoli. Potrebbe essere considerata una riproduzione realistica delle condizioni di viabilità, se non fosse che le Alpi sono rappresentate come un impedimento facilmente superabile.

Nel tardo Medioevo migliaia e migliaia di persone si riversarono su sentieri, strade e vie. Questo via vai favorì lo scambio di idee e merci, artigiani e artisti. Quattro generazioni dopo Etzlaub, Sebastian Münster rappresentò l'Europa come un organismo vivente [63] (fig. 15). L'allegoria ispira una reazione altera e poco simpatica, ma questo aspetto non ha nulla a che spartire con il nostro tema. Secondo la concezione di Sebastian Münster, l'Europa comprendeva la Gallia, la Germania e l'Italia, nonché la Lituania e la Moscovia. Ma un simile organismo, che rappresenta l'unità nella varietà, è potuto nascere solo perché milioni di viaggiatori hanno utilizzato tutti i mezzi di trasporto disponibili.

[60] Cfr. N. OHLER, *Vita* ... cit., p. 108 e sg.

[61] Cfr. H.W. BEHRINGER-C. OTT-KOPTSCHALIJSKI, *Der Traum von Fliegen. Zwischen Mythos und Technik*, Francoforte sul Meno 1991, pp. 147-218 (*Volare nel Medioevo*), e qui pp. 178-191 (*Alessandro Magno*), inoltre p. 239 (*Storia di D. Johann Fausten [1580]*).

[62] Riprodotto in *Wallfahrt* ... cit. (vol. 2) Temi, figura 154, p. 339.

[63] S. MÜNSTER, *Cosmographia. Das ist: Beschreibung der ganzen Welt* ..., Basilea 1628, ristampa Lindau s.a., p. 54.

15. Sebastian Münster, *Cosmographia*, 1628

GEO PISTARINO
Genova

VIAGGI PER MARE E VIAGGI PER TERRA NEGLI SCRITTI DI CRISTOFORO COLOMBO

«Plinio escrive que la mar e la tierra haze todo una espera, y pone qu'esta mar Occéana sea la mayor cantidad del agua y está hazia el cielo, y que la tierra sea debaxo y que le sostenga; y mezclado es uno con otro como el amargo de la nuez con una tela gorda que va abraçado en ello. El Maestro de la *Historia Scolástica*, sobre el Génesis, dize que las aguas son muy pocas, que bien que cuando fueron criadas que cobijasen toda la tierra, que entonces eran vaporables en manera de niebla, y que después que fueron sólidas e juntadas, que ocuparon muy poco lugar. Y en esto conçierta Nicolás de Lira. El Aristotel dize que este mundo es pequeño y es el agua muy poca y que fácilmente se puede passar de España a las Indias. Y esto confirma el Avenruyz, y le alega el cardenal Pedro de Aliaco, autorizando este dezir y aquel de Séneca el cual conforma con estos, diziendo qu'el Aristóteles pudo saber muchos secretos del mundo a causa de Alexandre Magno, y Séneca a causa de César Nero, y Plinio por respecto de los romanos, los cuales todos gastaron dineros e gente y pusieron mucha diligençia en saber los secretos del mundo y darlos a entender a los pueblos. [...] Y a confirmaçión de dezir qu'el agua sea poca y qu'el cubierto del mundo d'ella sea poco, al respecto de lo que se dezia por auctoridad de Ptolomeo y de sus secuaçes, a esto trae una auctoridad de Esdrás, dal 3° libro suyo, adonde dize que de siete partes del mundo las seis son descubiertas e la una es cubierta de agua; la cual auctoridad es aprovada por sanctos, los cuales dan auctoridad al 3° e al 4° libro de Esdrás, ansí como es Sant Agustin e San Ambrosio [...]; y dizen que Esdrás fue propheta, y asimismo Zacharías, padre de San Juan, y el beato Simón, las cuales auctoridades también alega Francisco de Mairones. En cuanto en esto del enxuto de la tierra, mucho se a experimentado qu'es mucho de lo qu'el vulgo era, y no es maravilla, porque, andando más, más se sabe» [1].

[1] Per gli scritti di Cristoforo Colombo abbiamo utilizzato l'edizione a cura di C. Varela, *Textos y documentos completos. Relaciones de viajes, cartas y memoriales*, II ediz., Madrid 1984, e quella a cura di C. Varela e I. Gil, Madrid 1984. Per la bibliografia colombiana si tenga presente S. Conti, *Bibliografia Colombiana, 1793-1990*, Genova 1990. Traduzione italiana dei testi del «giornale di bordo» del primo viaggio di Colombo: ci siamo valsi della traduzione di P.E. Taviani con la collaborazione di M. Conti e F. Cantù, *Nuova Raccolta Colombiana*, vol. I, tomo I, Roma 1988.

Sono concetti espressi nella relazione del terzo viaggio oceanico di Cristoforo Colombo, da lui ripresi in un breve inciso nella relazione del quarto viaggio: «El mundo es poco, el injuto d'ello es seis partes, la séptima solamente cubierta de agua. La experiençia ya está vista, y la escriví por otras letras y con adornamiento de la Sacra Escritura con el sitio del Paraíso Terrenal, que la Sacra Iglesia aprueva». Questa è dunque la conoscenza di Cristoforo Colombo sul rapporto tra acqua e terra nel nostro globo: una conoscenza che senza dubbio influenzò la sua diversa valutazione circa la minore importanza operativa dei viaggi per via terra, rispetto a quella della rotta per via di mare: anche se noi non sappiamo fino a quando egli restò effettivamente convinto, dopo le sue esplorazioni oceaniche, circa il rapporto da uno a sei nella limitatezza della superficie acquea rispetto a quella terrestre. Comunque di qui derivò, per lo meno sino al compimento dei primi due viaggi oltre l'Atlantico, il suo diverso concetto di valutazione a proposito dell'estensione dei percorsi terrestri (si pensi alla sua convinzione di un impero del Catai, immenso, dalla costa occidentale del continente americano sino a tutta la Cina) e dell'ambito assai più ridotto, ma più essenziale e produttivo, dell'unico Oceano, l'Atlantico, percorribile in media nello spazio d'una ventina di giorni o poco più, contro gli oltre 300, richiesti, secondo il manuale trecentesco di Francesco Balducci Pegolotti, per andare dal Mar Nero all'Estremo Oriente [2].

Comunque proprio da questo errore di valutazione (del tutto in buona fede?), contro il quale giustamente si schierarono i competentissimi esperti portoghesi, ed ebbero non pochi dubbi gli uomini di scienza spagnoli, trasse motivo e possibilità d'attuazione la grande impresa colombiana con il fortunato incontro nello sbarramento interoceanico del continente americano, non esistendo il quale le navi colombiane non sarebbero state in grado di reggere, senza approdo, anche soltanto per il rifornimento di acqua e di viveri, per la durata di un tempo non calcolabile soltanto in settimane. Questa convinzione dell'assai minore dimensione dello spazio

[2] *Avisamento del viaggio del Gattaio per lo cammino della Tana ad andare e tornare con mercatantia,* in F. Balducci Pegolotti, *La pratica della mercatura*, a cura di A. Evans, Cambridge Mass 1936, pp. 21-23. Dalla Tana a Pechino, secondo le indicazioni del Pegolotti, sono da 319 a 329 giorni di viaggio, a cui da Genova bisognava aggiungere circa due mesi di navigazione (con sosta intermedia) per raggiungere Tana.

acqueo del nostro globo, rispetto a quello delle terre emerse, viene insistentemente mantenuta e ripetuta da Colombo sino all'ultimo del suo tempo, compreso il quarto viaggio, ed anche di fronte a quelli che presto dovettero essere i primi e forse crescenti suoi dubbi circa l'identità delle terre raggiunte al di là dell'unico Oceano. Ci chiediamo però quale peso abbiano avuto in questa persistente convinzione, o anche semplice formale dichiarazione, la preoccupazione dell'Ammiraglio sia per eventuali interventi dell'Inquisizione in caso di sue affermazioni in contrasto con la verità biblica sulla salvezza, per opera di Cristo, dell'intero mondo conosciuto, sia per i privilegi, anche economici, ottenuti con le Capitolazioni di Santa Fe dell'aprile 1492, soprattutto con il brevetto del giorno 30 di quel mese, in cui si parla chiaramente di terre ed isole nel Mare Oceano, cioè nell'unico grande spazio marittimo compreso tra la Spagna, da un lato, il Cipango ed il Catai, dall'altro [3].

* * *

Per quanto Colombo ritenga che la superficie acquea sia assai minore, nel nostro globo, di quella terrestre, quasi tutta la sua vita si svolse in viaggi marittimi. Scrive infatti nel "giornale di bordo», del primo viaggio, sotto la data del 21 dicembre 1492: «Yo e andado veinte y tres años en la mar, sin salir d'ella tiempo que se aya de contar, y vi todo el Levante y Poniente, que dizé por ir al camino de Septentrión, que es Inglaterra, y e andado la Guinea». Avrebbe dunque cominciato a navigare nel 1469, anzi secondo la stima affacciata da Paolo Emilio Taviani, nel 1465-70, in viaggi commerciali di piccolo cabotaggio, presumibilmente da Savona [4]. Naturalmente egli stesso prescinde dalla sua esperienza nautica in qualità di mozzo quando nel 1492 parla di 23 anni di navigazione, ponendo implicitamente l'inizio di questo ciclo nel 1469-70, con qualche maggiore spedizione nell'ambito del Mediterraneo. Scrive infatti nel 1501 nella lettera da Cadice o Siviglia ai suoi sovrani: «de muy pequeña hedad entré en la mar navegando [...]. Ya pasan de XL años que yo voy en este uso», ponendone implicitamente l'inizio nel 1461, alla sua età di circa 10 anni.

[3] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo: la genesi della Grande Scoperta*, Novara 1982, pp. 451-453.

[4] *Ivi*, p. 27.

Non amò i viaggi di esplorazione terrestre, neppure per la verifica del territorio raggiunto oltre l'Atlantico, e neppure quando dovette ben presto rendersi conto che l'organizzazione istituzionale, economico-sociale, e finanche religiosa di quel mondo finalmente raggiunto non corrispondevano per nulla alle notizie e descrizioni offerte da Marco Polo e dalla tradizione informatrice corrente in Europa ed alla stessa corte papale dell'epoca di Giovanni di Pian del Carpine, dei Polo, di Oderico da Pordenone, dei vescovi e dei missionari cattolici nel Vicino, Medio e Lontano Oriente sino all'ambasceria del Gran Khan del Catai, Toghan Timyr, al papa Benedetto XII in Avignone nel 1336 [5], o quella del Gran Khan al papa Eugenio IV con la richiesta dell'invio di monaci per l'evangelizzazione delle sue terre, che lo stesso Colombo ricorda nel testo della relazione sul quarto viaggio, scritta alla Giamaica il 7 luglio 1503. Forse una delle sue maggiori imprese, sotto questo aspetto, fu, durante la seconda spedizione, quella nella zona nord-occidentale della *Hispaniola*, nel marzo del 1494, con la fondazione del forte di Santo Tomás (l'attuale Fortaleza): però noi non possediamo un preciso e dettagliato resoconto di mano dell'Ammiraglio.

E tuttavia Cristoforo Colombo non trascurò di preoccuparsi delle condizioni climatiche e produttive delle aree interne della terraferma, così nel quadro euro-mediterraneo come poi in quello delle nuove terre oltre l'Atlantico. Sebbene la terra sia sferica e nonostante ciò che in contrario è stato scritto in proposito da taluni autori, «no se deve entender – egli scrive ai sovrani da Granada il 6 febbraio 1502 -, que la templanza sea igual en un clima, porque la diversidad es grande así en la mar como en la tierra. El sol siembra su influenzia y la tierra la reszibe según las concavidades o montañas que son formadas en ella». Colombo ci appare entusiasta del clima della Castiglia, specificamente dell'Andalusia, che egli ebbe modo di conoscere in anni di soggiorno.

«Vemos aquí en Granada la sierra cubierta de nieve todo el año, qu'es señal de grand frío, y al pie d'esta sierra son las Alpujarras, donde es siempre suavísima templanza sin demasiado calor ni frío, y así como es en esta provinzia es en otras hartas en España [...]. Digo que en la mar acaesze otro tanto y en espezial en las comarcas de las tierras [...]. En el verano en l'Andaluzía por muy cierto se tiene cada día después de ser el sol altillo la virazón, qu'es viento que sale del Poniente; es también muy suave y dura hasta la noche tarde. Así como esta virazón continúa en aquel tiempo en esta región, así continúan otros vientos en otras partes y otras regiones diferentes».

[5] G. PISTARINO, *Genovesi d'Oriente*, Genova 1990, p. 203.

In un marinaio, grande viaggiatore, esploratore e colonizzatore come Cristoforo Colombo, la conoscenza delle condizioni climatiche era essenziale, non soltanto sul mare, ma altresì nelle aree interne delle isole e della terraferma del nuovo mondo: specificamente poi quando si trattò, nel tempo della seconda spedizione, di introdurre nella *Hispaniola*, per la sussistenza degli immigrati, la coltivazione del frumento, dell'orzo, della vite, come ricorda lo stesso Ammiraglio nel memoriale ai suoi sovrani del 30 gennaio 1494 dalla Isabela con il consueto richiamo, per confronto, con le loro terre del dominio in Europa:

«Somos bien ciertos, como la obra lo muestra, que en esta tierra así el trigo como el vino nacen muy bien, pero hase d'esperar el fruto; el cual, si tal será como muestra la presteza del nacer del trigo e de algunos poquitos sermientos que se pusieron, es cierto que non fará mengua de Andaluzía ni Sicilia aquí, ni en las cañas de açucar, según unas poquitas que se pusieron han prendido; porque es cierto que la fermosura de la tierra d'estas islas, así de montes e sierras e aguas como de vegas, donde ay ríos cabdales, es tal a la vista, que ninguna otra tierra que sol escaliente puede ser mejor al pareçer ni tan fermosa».

La prudenza nel giudizio, quando il Nostro dice di volere attendere i frutti della terra, si rivelò poi opportuna, proprio a causa della differenza del clima: se l'Andalusia e la Sicilia potevano essere considerate i granai di Spagna e d'Italia, non altrettanto si verificò per l'isola caraibica, che poco produsse di frumento e di orzo, mentre la canna da zucchero vi sviluppò una coltivazione intensissima.

In una delle trattazioni scientifiche, che tanto gli piacevano ed alle quali egli dà spazio nelle sue relazioni di viaggio come nelle sue lettere, Cristoforo Colombo accenna, nella lettera ai sovrani da Granada il 6 febbraio 1502, al viaggio – che doveva essere stato per lui frequente, per non dire abituale, – tra Cadice e Napoli, data appunto la comune appartenenza di questi luoghi alla dinastia di Spagna: un viaggio che egli senz'altro conosceva bene, per averlo compiuto certamente diverse volte, lungo diverse rotte a seconda delle stagioni, d'estate o d'inverno, e dei venti stagionali. D'inverno le navi, compiendo il percorso lungo la costa catalana, «van a vista

del cabo de Creo en Catalunya per el golfo de Narbona» (anche se dovessero di qui seguire i venti in una diversione verso la Barberia). Dal capo Creus si dirigevano alle isole «Pomegas» di Marsiglia o alle Hyères, per seguire poi tutta la costa tirrenica sino a destinazione. D'estate le navi costeggiano la Barberia sino all'altezza della Sardegna. Vi sono piloti espertissimi che conoscono questi percorsi, ciascuno però soltanto per la sua parte, allo stesso modo di quelli che conoscono la rotta da Cadice a Fuenterrabia (all'estremo nordovest della penisola iberica) ed ignorano le rotte del Levante.

Il percorso sulla rotta atlantica – che certamente Colombo venne a conoscere assai bene dopo il suo trasferimento in Portogallo – è sempre possibile; tranne che nel mese di gennaio, quando «están todas las naos despachadas para volver a sus tierras». I venti non sono stabili, «Bien que así no verren el tiempo, los que navegan [...] son personas que se ponen a ventura y lo más de las veçes llegan con la mano en los cabellos» [6].

Prima del trasferimento in Portogallo e poi in Ispagna, cioè entro il 1476-85, egli ha percorso in lungo e in largo il Mediterraneo: scrive infatti nel 1501 da Cadice o Siviglia ai suoi sovrani ispanici di avere effettuato «todo lo que fasta oy se navega», avendo intrattenuto rapporti e «conversación [...] con gente sabia, heclesiásticos e seglares, latinos y griegos, judíos, moros y con otros muchos de otras setas» [7]. Anche se non sappiamo chi possano essere questi «otros muchos de otras setas», al di fuori della «seta de Maloma», resta il fatto che questo è un mondo assai noto, dove i viaggi hanno una durata relativamente breve (due o tre mesi al massimo), con abbondanza di punti di approdo o di appoggio. Sono approdi o porti per lo più lungo regolari linee di navigazione, percorse da Genovesi, Veneziani, Pisani, Fiorentini, Catalani, Marsigliesi, Amalfitani, Ragusei, Napoletani, Siciliani, per le quali già esistono portolani, carte nautiche, tra la penisola balcanica o

[6] Lettera di Colombo ai sovrani spagnoli in data 6 febbraio 1502. Tra questa lettera ai suoi sovrani, in cui per la prima volta Colombo si firma – per quanto ci risulta – *Christo Ferens*, in una sorta di superamento dei titoli ufficiali (vedi *ultra*), e la precedente ai sovrani del 1501, da Cadice o Siviglia trasmessaci dal Las Casa, si colloca la lettera alla Regina, dell'agosto-settembre 1501, in cui ci sembra evidente l'intento del Nostro di ottenere la comprensione e l'appoggio di Isabella, prima di procedere ad una sorta di sottrazione di obbedienza alle Loro Maestà ed alla richiesta di appoggio e riconoscimento da parte del papa con la famosa lettera ad Alessandro VI (vedi *ultra*).

[7] Lettera di Colombo ai sovrani spagnoli da Cadice o Siviglia dell'anno 1501.

addirittura la Crimea, nel Mar Nero, e l'Atlantico, l'Italia del Nord e l'Africa settentrionale.

Di una sua spedizione a Tunisi, in un'avventurosa nota vicenda, Colombo riferisce in una posteriore lettera ai sovrani spagnoli del gennaio 1495 [8], come pure accenna, nel giornale del primo viaggio e nella "Carta a Luis de Santangel" del febbraio 1493, ad una sua presenza – nel 1475 o 1476 – nell'isola di Chio, nell'Egeo, dove prese diretta conoscenza della produzione del mastice, che rappresentò successivamente uno degli incentivi economici delle sue spedizioni americane [9]. Non sappiamo invece se il Nostro abbia anche raggiunto il Mar Nero, controllato dai Turchi nella porta d'ingresso a Costantinopoli e sul Bosforo dal 1453 [10] ed in totale dominio ottomano dal 1475 [11]. Tutto lascia supporre una risposta negativa [12], dal momento che non solo non compare mai nessun accenno in proposito negli scritti colombiani, ma è in lui radicata l'avversione per la "setta" di Maometto, ed egli non aveva ancora intrapreso l'esperienza del mare quando Mehmed occupò Costantinopoli nel 1453 e rese difficile, pericoloso, strettamente controllato il transito per il Bosforo, sì che gli stessi Genovesi, per mantenere i rapporti con le loro "colonie" del Mar Nero, preferirono talvolta la via terrestre lungo la penisola balcanica (ad esempio, per il commercio degli schiavi orientali, fortemente avversato dai Turchi).

Una delle certamente numerose peripezie, verificatesi durante i viaggi nel Mediterraneo, è narrata da Colombo stesso nella lettera ai suoi sovrani ispanici del gennaio 1495, in cui egli racconta, per evidente dimostrazione della sua abilità ed astuzia nel comando, di fronte all'inadeguatezza e dabbenaggine dei marinai, che durante il viaggio a Tunisi, per mandato del re Renato d'Angiò, onde catturare la galeazza "Ferdinandina", trasse in inganno i suoi

[8] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo*, Roma 1996, vol. 1, pp. 75-79.

[9] G. Pistarino, *Chio dei Genovesi nel tempo di Cristoforo Colombo* («Nuova Raccolta Colombiana», vol. XII), Roma 1995; Idem, *Chio dei Maonesi a metà del Quattrocento*, in *Fra spazio e tempo. Studi in onore di Luigi De Rosa*, vol. I, Napoli 1995, pp. 683-706.

[10] G. Pistarino, *La caduta di Costantinopoli: da Pera genovese a Galata turca*, in *La Storia dei Genovesi*, V, Genova 1985, pp. 7-48; S. Origone, *Genova e i Genovesi tra la fine di Bisanzio e i Turchi, ivi*, pp. 389-402.

[11] G. Pistarino, *I «Gin» dell'oltremare*, Genova 1988, cap. IX.

[12] G. Pistarino, *Problemi su Cristoforo Colombo: da Genova a Santa Fe*, in *La Storia dei Genovesi*, VII, Genova 1987, pp. 11-48.

uomini, i quali, giunti con la nave da Marsiglia all'altezza dell'isola di San Pietro in Sardegna, avendo saputo, dall'incontro con una saettia, che con la galeazza c'erano a Tunisi, anche due *naves* ed una carraca, volevano ritornare a Marsiglia per trovare un'altra nave ed un più alto numero di uomini per maggiore sicurezza. Colombo, non riuscendo fare intendere ragione, finse di acconsentire però «mudando el çevo del aguja, di la vela al tiempo que anocheçia», sì che il giorno dopo, al sorgere del sole, essi erano giunti al capo di Cartagine, mentre ritenevano di essere diretti a Marsiglia [13]. È un esempio dei sistemi usati da Colombo, e certamente abituali anche presso altri comandanti del suo tempo (e non solo del suo tempo), di fronte alle intemperanze di ciurme riottose o comunque non avvezze a rigida disciplina ed inesperte dell'arte della navigazione, perché spesso in gran parte formate da elementi raccogliticci, provenienti anche da paesi interni.

D'altra parte è assai noto il sotterfugio usato da Colombo stesso, durante la sua prima navigazione oltre l'Atlantico, nel segnare, sul "giornale di bordo", un percorso minore di quello compiuto, onde non suscitare nei suoi uomini la preoccupazione circa l'arrivo sul punto del non ritorno. Si legge al 9 settembre 1492 «Anduvo aquel día 15 leguas, y acordó contar menos de las que andava, porque, si el viaje fuese luengo, no se espantase y desmayase la gente». Così pure il 10, l'11, il 12, il 13, il 14, il 15, il 16, il 17, il 18 settembre, tenendo il Nostro per tutto il viaggio una doppia contabilità, tanto più che la longitudine era allora difficile da calcolare (non così la latitudine).

I viaggi per via di terra dovettero essere per Colombo – come s'è detto – rare esperienze e lungo brevi percorsi, tanto in Italia, quanto in Portogallo ed in Ispagna. Uno di questi suoi viaggi, al di fuori della penisola italiana e di quella iberica, dovette essere quello dal porto dell'isola di Chio alla Mastichocora, cioè la regione meridionale dell'isola, produttrice del mastice, dal momento che egli bene mostra di conoscere il sistema di coltivazione del lentisco nel Sud chiota, anche se non può tuttavia escludersi che il tragitto sia stato da lui compiuto non attraverso l'interno isolano, ma per via di mare, lungo la costa.

Colombo asserisce, com'è s'è visto, di avere avuto «conversación» con i «moros», mentre dalle sue postille appare

[13] Frammento di lettera di Colombo ai sovrani spagnoli dalla *Hispaniola* del gennaio 1495: P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., p. 75.

evidente la sua opposizione, anzi la sua avversione profonda verso la "setta" musulmana. La contraddizione può trovare spiegazione nella differenza "culturale", nello stesso mondo islamico del tempo, tra i Turchi Ottomani, da un lato, i Mamelucchi, gli Arabi e i Berberi del Nord Africa e della Spagna meridionale, dall'altro. A Chio, Cristoforo Colombo ebbe di fronte a sé, nella antistante Anatolia, oltre un brevissimo braccio di mare, l'Impero musulmano di Maometto II, rigido preclusore delle vie per l'Oriente, conquistatore in armi dell'Egeo, avversario deciso del mondo cristiano, da lui considerato come un perenne nemico. Nel Maghreb, e soprattutto nel regno dei Nazarí di Granada, Colombo venne a contatto con i più concilianti islamici della grande tradizione del califfato omeiade, assai più sensibile alle istanze del mondo cristiano. A parte poi la sua consuetudine, per forza di cose, con i convertiti, in Portogallo ed in Ispagna, dell'Islam soccombente [14].

E probabilmente proprio a Chio, nel 1475 o nel 1476 – soprattutto se egli vi approdò dopo la caduta di Caffa nel giugno del 1475 in potere di Maometto II –, di fronte all'insuperabile barriera degli Ottomani, insediatisi o insediantisi nel Mar Nero, donde partiva da Tana la via per la Cina, indicata da Balducci Pegolotti fino dal primo Trecento, è possibile gli sia insorto – è una nostra ipotesi – il progetto di raggiungere il Catai grazie alla circumnavigazione del globo attraverso l'unico Mare Oceano.

Dopo l'arrivo in Portogallo nel 1476 gli furono note, perché da lui percorse, le rotte sull'Atlantico lungo la costa africana verso il sud, sino al golfo di Guinea [15], e quelle europee al nord, sino a Tule (Islanda). Nel 1477 egli viaggiò a 100 leghe dall'isola, per la quale indicò la posizione geografica: non a 63 gradi, come si riteneva, ma a 73 dall'equatore, e non entro la linea dell'Occidente, come dice Tolomeo, ma in posizione assai più occidentale. L'isola, che dipendeva allora dalla Danimarca, per lui è grande quanto l'Inghilterra; vi commerciano gli Inglesi, soprattutto quelli di Bristol. Fu raggiunta da Colombo dopo che egli ebbe toccato Londra e Bristol: un viaggio importante, non tanto per la lunghezza del

[14] G. Pistarino, *Christians and Jews, Pagans and Moslims in the tought of Christopher Columbus*, in «Mediterranean Historical Review», 10 (1995), (num. speciale in onore di D. Jacoby, a cura di B. Arbel), pp. 259-271.

[15] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., p. 123 e capp. XII, XIII; G. Pistarino, *Alla scoperta delle «Terrae Incognitae»: cristianesimo e cristianità in Diogo Cão e Cristoforo Colombo*, in *Cristianità ed Europa*. Miscellanea di Studi in onore di Luigi Prosdocimi, Roma-Freiburg-Wien 1994, vol. I, pp. 661-682.

percorso, quanto perché fu il primo viaggio del Nostro in mare aperto, sull'Atlantico, lontano dalle coste.

La discussione sulla data (il mese di febbraio), sulle condizioni del mare (allora non ghiacciato) e sull'altezza della marea (26 braccia), indicata da Colombo, oltre che sul probabile porto di approdo (Havnaffjördur) è stata superata dalle acute osservazioni di Taviani [16], sì che il viaggio islandese del Nostro può considerarsi un dato sicuro: un ponte , toccato già da secoli, verso l'America, grazie ai Vichinghi: per Colombo un'esperienza eccezionale, in cui egli poté anche ottenere notizie e conoscere saghe e leggende sulle terre d'Oltre Atlantico, raggiunte dalle navigazioni degli uomini del Nord. Tanto più che il Nostro, trovandosi a Galway, in Irlanda (non sappiamo quando, ma probabilmente durante il viaggio islandese), ebbe anche modo – come egli stesso dice in una postilla alla *Historia rerum* di Enea Silvio Piccolomini – di constatare che «Homines de Cataya versus Oriens venierunt. Nos vidimus multa notabilia, et specialiter in Galves Hibernie virum et uxorem in duobus lignis arreptis ex mirabili persona» [17].

Nel golfo di Guinea giunse fino al castello della Mina del re di Portogallo, al di sotto della linea equinoziale: può perciò attestare che non è terra disabitata, come si diceva. Vi fu in uno dei viaggi del periodo portoghese, con due navi, una delle quali egli lasciò per un giorno, nel ritorno, in sosta a Porto Santo, giungendo poi egli stesso con l'altra a Lisbona con otto giorni d'anticipo su quella, avendo trovato un vento favorevole da sud-est, mentre l'altra incontrò vento avverso da nord-est. Ebbe così nozione, da esperto marinaio qual era, del corso dei venti; soprattutto dovette rendersi conto che l'Atlantico non rappresentava il limite infinito, vietato e terrificante, della superficie terrestre, ma era un mare circoscritto, per quanto grande, e perfettamente navigabile pure verso occidente.

Della frequenza di Colombo nella Guinea portoghese e specificamente nella Mina do Ouro appare evidente una sua diversa considerazione rispetto ai fedeli dell'Islam. Qui per Colombo non sembra trattarsi né di un'abominevole setta rigidamente anticristiana, né di una cultura religiosa, differente dal Cristianesimo, ma con cui si può discutere e conversare a livello del sapere, ma di una sorta di credenza feticistica, accolta per imposizione altrui senza approfondimento culturale né intima assimilazione da parte degli indigeni africani. I viaggi di Colombo in paesi islamici produssero dunque in lui una diversa valutazione, sul piano fideistico, sulla "cultura" degli interessati e sulla possibilità o impossibilità o inutilità di dialogo.

[16] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., capp. XV, XVI, XVII, XIX, XX.

[17] Quest'annotazione fa parte delle *Apostillas* alla *Historia rerum ubique gestarum* di Enea Silvio Piccolomini: *Raccolta di documenti e studi pubblicati dalla R. Commissione Colombiana pel Quarto Centenario della Scoperta dell'America*, parte I, vol. III, *Autografia di Cristoforo Colombo*, a cura di C. De Lollis, Roma, 1892, tav. XXXX, n. 10; C. Varela, *Textos* ... cit., p. 9. Cfr. P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., cap. XXXII. Le *Apostillas* vanno collocate nel periodo 1489-1491: P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo. La genesi* ... cit., pp. 409-410.

Questa sua così vasta esperienza, acquisita durante il soggiorno portoghese (1476-1485), in tutta l'area atlantica tra l'Islanda e il golfo di Guinea, fu molto probabilmente il nodo centrale del discorso riservato che egli tenne a padre Antonio Marchena, astrologo e cosmografo, nel convento di Santa Maria della Rábida, non lungi da Palos, dove il Nostro «en paridad descubrió su corazón» al saggio francescano. Si tenga presente che egli durante il periodo lusitano dovette giungere a conoscere a fondo la tematica delle esplorazioni portoghesi nella ricerca della via per le Indie lungo la costa africana fino ai tempi di Diogo Cão. E talmente a fondo che egli, rimasto vedovo della moglie lusitana, Felipa Moniz Perestrello, di ascendenza piacentina, e non più accasatosi, risultando perciò non più tutelato dal matrimonio e non più assimilabile nei quadri dell'alta società portoghese, secondo il costume locale [18], con tutte le cognizioni riservate di cui era venuto in possesso, si vide costretto a lasciare pressoché furtivamente Lisbona per cercare ospitalità in Castiglia, dove ancora, data la mancanza di vaste esperienze di navigazioni in esplorazione, la sua "cultura" oceanica poteva trovare larga accoglienza.

* * *

I primi tre viaggi oceanici di Cristoforo Colombo, checché si dica circa il tanto discusso «predescubrimiento» [19], sono una grande avventura verso l'ignoto: una grande avventura, compiuta con il consenso, anzi l'appoggio dei poteri dello Stato castigliano, nel qua-

[18] G. Pistarino, *Famiglie genovesi in Portogallo*, in *Dibattito su Grandi Famiglie del mondo genovese tra Mediterraneo ed Atlantico*. Atti del Convegno (Montoggio, 28 ottobre 1995), («Accademia Ligure di Scienze e Lettere, collana di monografie», XIII), Genova 1997.

[19] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo. La genesi* ... cit., cap. XLII.

dro di un'impresa ufficiale ed in piena conformità con i progetti e gli indirizzi della volontà sovrana, nell'attribuzione del titolo e dei poteri della nuova dignità – appositamente per lui escogitata – di Ammiraglio del Mare Oceano, che gli conferiva autorità, assai oltre i limiti territoriali dello Stato ispanico, sull'intera distesa oceanica, che si riteneva fosse unica al mondo [20] e sulle terre ivi incluse. Si trattava di tracciare rotte del tutto nuove ed anteriormente non immaginabili, di studiare correnti marine ed indirizzo dei venti, di calcolare distanze ed orientamenti, d'individuare la posizione rispetto alle stelle, di avvistare anche isole e terre già immaginarie, di misurare la superficie del globo, e così via.

Nel primo viaggio l'impresa maggiore fu appunto l'impatto con l'ignoto: un incontro falsato dai preconcetti, originati dal *Milione* di Marco Polo, ma sostanzialmente senza traumi [21], fatta eccezione sia per la possibile rivolta degli uomini quando si ritennero giunti sul punto di non ritorno in quella prima traversata atlantica, sia per il naufragio della "Santa Maria" nel giorno di Natale del 1492, sia per la diserzione di Martin Alonzo Pinzón nel novembre 1492-gennaio 1493.

Quel documento eccezionale, che è il "giornale di bordo" del primo viaggio, ancorché non pervenutoci integro nel suo testo originale, ci consente di seguire giorno per giorno Cristoforo Colombo ed i suoi uomini, di tracciarne l'itinerario sulle carte, di disporre di «une suite de comptes rendus très circumstanciés, soulignant les richesses des îles, la proximité des mines d'or, le naturel aimable des habitants» [22]. Spesso sono notazioni poco oggettive, dettate da eccessivo ottimismo e dalla convenienza di mostrare ai sovrani spagnoli l'eccellenza del progetto colombiano, l'importanza dei paesi scoperti, la possibilità di conquiste, tacendo quelle che poterono essere le maggiori difficoltà od anche i dubbi eventuali sulla reale identificazione di quel mondo sconosciuto con il Catai di Marco Polo.

Un punto fondamentale della prima spedizione riguarda invece la data esatta del giorno della scoperta americana: il 12 o l'11 ottobre 1492? Si noti che nel "giornale di bordo" di quel viaggio (ed è l'unico caso in cui si rileva un tale fatto) non esiste distinzione redazionale tra l'11 ed il 12 ottobre 1492: ed è certamente un

[20] *Ivi*, pp. 452-453.
[21] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., vol. II, p. 131.
[22] J. Heers, *Christophe Colomb*, Paris 1981, p. 226.

fatto intenzionale, per opera del redattore. Questo perché, se anche la terra venne avvistata alle 2 di notte del 12 ottobre dal marinaio Rodrigo de Triana, Cristoforo Colombo asserì, ed annota nel "giornale di bordo", di avere avvistato luci in lontananza, provenienti certamente da una terra, già «a las diez de la noche» del giorno 11. Ed a lui venne infatti poi assegnato il premio di 10.000 maravedís, promesso dai sovrani di Spagna per chi avesse per primo avvistata la meta. Con ciò, secondo la decisione delle Loro Maestà, la Grande Scoperta andrebbe collocata all'11 ottobre [23].

Allo sbarco in San Salvador (Guanahaní) il 12 ottobre Colombo assunse ufficialmente il titolo di Ammiraglio, previsto dalla Convenzione reale [24]: ma non adottò né il simbolo del famoso criptogramma né tanto meno il titolo di *Christo Ferens*, come abbiamo dimostrato in altri scritti [25], giacché il criptogramma va assegnato al tempo del secondo viaggio o nell'intervallo tra il primo e il secondo, mentre il nome di *Christo Ferens* venne ideato da Colombo – come diremo – soltanto nell'imminenza del quarto viaggio. Ed infatti, grazie alla consulenza storica di Consuelo Varela, nel film "Cristoforo Colombo e la Scoperta", prodotto nel 1992 in Spagna, in Portogallo, a Malta e nei Caraibi, non compare l'errore storico che spesso ricorre in altri film colombiani, dove, allo sbarco del Navigatore a San Salvador, viene presentato il suo criptogramma, per di più con la sottoscrizione di *Christo Ferens*.

[23] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., vol. II, capp. XXXI, XXXII. Cfr. anche J. Gil, *Tres notas colombianas*, in «Historiografia y bibliografia americanas», XXVIII (1984), pp. 73-75.

[24] «Poiché voi, Cristóbal Colón, vi disponete per nostro comando [...] a scoprire e conquistare certe isole e terre nel mare Oceano [...], è giusto e ragionevole che, giacché vi esponete a questo rischio al nostro servizio, siate di ciò ricompensato [...]. È nostra volontà e piacimento che voi, il detto Cristóbal Colón, dopo che avrete scoperto e conquistato le dette isole e terraferma [...] o qualsivoglia di esse, siate nostro Ammiraglio delle dette isole e terraferma»: P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., vol. II, p. 17. Perciò a San Salvador, mentre i Pinzon spiegavano le due bandiere, con la croce verde, e con la «F» (Ferdinando) e con la «Y» (Ysabel), Colombo spiegò la bandiera reale in segno della presa di possesso, secondo i dettati del capitolo del 17 aprile 1492: P.E. Taviani, *I viaggi di Colombo: la grande scoperta*, Novara 1986, p. 22.

[25] G. Pistarino, *Cristoforo Colombo: l'enigma del criptogramma*, Genova 1990; Idem, *Cristoforo Colombo, ambasciatore della Santa Trinità*, in «Boletin Argentino de Historia de Europa», II (1991), pp. 47-75; Idem, *Cristoforo Colombo, tempo dello Spirito e tempo di comando*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», 17 (1992), pp. 9-41; Idem, *Il Messaggero della Trinità (Cristoforo Colombo)*, in *Zonta Club*, Savona 1992, pp. 17-44.

Con ciò risultano totalmente o parzialmente falsi sia la "Carta a Rodrigo de Escobedo", datata da "La Española" al 4 gennaio 1493, la quale reca tanto il criptogramma quanto la dicitura di *Christo Ferens*, sia la "Ordenanza de Colón", datata da Cadice al 20 febbraio 1493 e sottoscritta al medesimo modo. Si noti per di più che Colombo stesso si firma semplicemente come "El Almirante", senza criptogramma, nella "Carta a Luis de Santangel" del 15 febbraio 1493, con la quale egli rende conto della sua scoperta: mentre sarebbe stata, questa, l'occasione quanto mai opportuna per evidenziare, con maggiore autorità, se già li avesse adottati, sia il criptogramma sia il nuovo titolo di *Christo Ferens*.

Giacché siamo in argomento, rileviamo che allo stesso modo provoca molti sospetti, circa la collocazione cronologica, il "Memorial a los Reyes, sobre la población de las Indias", collocato di solito dagli storici nel tempo della preparazione del terzo viaggio, tra il 1497 ed il 1498, mentre la sottoscrizione di *Christo Ferens*, se non è un falso a posteriori, induce a porlo nel tempo della preparazione del quarto viaggio, sulla fine del 1501 o (meglio) al principio del 1502. Allo stesso modo il "Memorial a los Reyes" con la sottoscrizione di *Christo Ferens*, proposto di norma negli studi storici prima dei documenti del 1501, che tutti sono firmati con "El Almirante", andrebbe spostato per lo meno alla fine dell'anno medesimo o al principio del successivo, quando, dopo un atto del 22 ottobre 1501, sottoscritto con "El Almirante", compare poi, al 6 febbraio 1502, il primo testo colombiano con la dicitura di *Christo Ferens*.

Il primo viaggio fu comunque un viaggio senza traumi pesanti, come abbiamo detto: dal quale però derivò tutta una serie di problemi non solo nautici, ma altresì politici e finanche religiosi, perché Colombo, giunto a San Salvador, ritenne di avere varcato l'Oceano tra l'Europa e l'Asia e di essere pervenuto sulla soglia del Catai, in *partibus infidelium*. Donde la sua prospettiva di viaggi terrestri per raggiungere finalmente la reggia del Gran Khan, per il quale egli possedeva un passaporto, rilasciatogli dai suoi sovrani.

Così l'Ammiraglio organizza i viaggi terrestri. Ai quali però non prende parte egli stesso, per evidente misura di sicurezza della spedizione navale, che non poteva restare senza il proprio capo supremo, ed anche, evidentemente, perché il muoversi per terra non gli era altrettanto congeniale quanto il percorso sulle acque. La prima spedizione terrestre ebbe luogo nell'isola di Cuba, della durata prestabilita di sei giorni, con un percorso di 12 leghe, ed

evidente delusione circa il progettato incontro con le meraviglie del paese del Gran Khan, descritto da Marco Polo. Il 2 novembre Colombo inviò la sua ambasceria, formata da due spagnoli e due indios, con provvista di beni per eventuali baratti ed istruzioni circa i rapporti con il sovrano di quella terra, nel progetto di stipulare un accordo di amicizia secondo il codice diplomatico ispanico.

Colombo è ancora effettivamente convinto di trovarsi di fronte ad un paese storicamente già noto, seppure per tradizione a distanza, diverso dagli Stati occidentali: un paese organizzato alla maniera degli Stati d'Oriente, con potere centralizzato, burocrazia statale, uso della moneta negli scambi economici, abbigliamenti più o meno fastosi, strumenti e suppellettili in ceramica o in metallo, forze militari terrestri e navali bene organizzate: in altre parole, retto secondo i dettami d'un'antica civiltà con i suoi propri usi e costumi, di cui già molto si sapeva.

«L'Ammiraglio – si legge nel "giornale di bordo" al 2 novembre, in Cuba – decise di mandare a terra due spagnoli: uno si chiamava Rodrigo de Xerez e abitava in Ayamonte, e l'altro era un Luis de Torres, che era stato con il governatore di Murcia ed era stato ebreo, e conosceva, a quanto si diceva, l'ebraico, il caldeo e un po' di arabo. E in compagnia di costoro inviò due indios: uno scelto fra quelli che traeva con sé da Guanahaní, e l'altro che era di quelli che abitavano nei villaggi presso al fiume. A loro diede filze di perline di vetro, affinché, permutandole, potessero procurarsi viveri, caso mai venissero a mancarne, e assegnò il termine di sei giorni per il ritorno. Consegnò loro inoltre campioni di spezie affinché indagassero se ne trovassero di simili. Li istruì su come avrebbero dovuto chiedere del Re di quel paese e su ciò che avrebbero dovuto dirgli in nome dei re di Castiglia, e cioè che essi avevano inviato l'Ammiraglio a consegnargli una loro lettera e un dono, e per informarsi della sua condizione, stabilire rapporti di amicizia con lui e offrirgli i servizi che da loro potesse desiderare, e così via, e per raccogliere informazioni su certe province, porti e fiumi dei quali l'Ammiraglio aveva notizia, e a quale distanza fossero da lì, ecc. ...».

Il 6 novembre gli uomini furono di ritorno. L'accoglienza da parte dei nativi era stata quanto mai cordiale, anzi solenne; ma non era certo ciò che gli spagnoli si attendevano in base alle meraviglie, descritte da Marco Polo, ed ai racconti che i mercanti tra la fine del secolo XIII e la prima parte del XIV avevano propagato in Europa.

«Ieri di notte – scrive l'Ammiraglio – tornarono i due uomini che egli aveva inviato a esplorare la terra all'interno, e gli riferirono che avevano percorso 12 leghe, fino a un villaggio di una cinquantina di case, dove scrive che starebbero un migliaio di abitanti, poiché vivono in molti in ogni abitazione. Tali dimore assomigliano a vastissime tende militari. Dissero che li avevano ricevuti con grande solennità, secondo il loro costume, e tutti, tanto gli uomini quanto le donne, si erano fatti loro incontro per vederli e li avevano alloggiati nelle case migliori. Li palpavano, e baciavano loro le mani e i piedi, presi da grande ammirazione e credendo che venissero dal cielo, come davano a intendere. Davano loro da mangiare ciò che avevano.

Dissero i due messaggeri che, come erano arrivati, i maggiorenti del villaggio li portarono in braccio alla casa principale e diedero loro due sedie sulle quali si sedettero, mentre essi si sedettero tutti in terra intorno a loro. L'indio che li aveva accompagnati spiegò la maniera di vivere dei cristiani e come fossero buona gente. Allora gli uomini si ritirarono ed entrarono le donne, le quali sedettero nello stesso modo per terra tutt'intorno a loro, e baciavan loro le mani e i piedi e li palpavano per sentire se fossero anch'essi di carne e d'ossa. Infine li pregarono che si fermassero con loro almeno cinque giorni.

Gli spagnoli mostrarono la cannella e il pepe e altre spezie che l'Ammiraglio aveva loro consegnato e gli indiani dissero a gesti che di quei prodotti molti ve n'erano nelle vicinanze, dalle parti di Sud-Est, ma che là non sapevano che ve ne fossero. Visto che non avevano notizia di città, i due tornarono indietro, e, se avessero voluto acconsentire alle richieste di coloro che volevano seguirli, più di cinquecento uomini e donne li avrebbero accompagnati, giacché pensavano che se ne ritornassero in cielo.

Nondimeno, vennero con loro uno dei notabili del villaggio, un suo figlio e un suo uomo. Ad essi l'Ammiraglio parlò e fece cortese accoglienza, e indicò le molte terre e isole che vi erano da quelle parti; pensò quindi di condurlo ai Re, e dice di non saper per qual capriccio, ma forse per paura, giunta la notte, quegli volle tornare a terra. E l'Ammiraglio dice che, dato che la nave stava in secca, non volendolo sconcertare, lo lasciò andare, dopo che ebbe promessa che allo spuntar del giorno sarebbe ritornato; ma non tornò più.

I due cristiani incontrarono per via molte genti, donne e uomini, che ritornavano ai loro villaggi con un tizzone in mano e certe erbe per prendersi i loro suffumicamenti secondo il loro costume. Non trovarono nessun villaggio, sul loro cammino, che avesse più di cinque case, e tutti rivolgevano loro lo stesso devoto trattamento. Videro molte specie di alberi, di erbe e di fiori odoriferi. Videro molte varietà di uccelli, differenti da quelli della Spagna; eccetto le pernici e gli usignuoli che cantavano, e le oche che là sono in gran numero. Non videro quadrupedi, salvo cani che non abbaiavano.

La terra vi è fertilissima e ben coltivata a ignami, fagioli, fave, differentissime dalle nostre, e il solito panico; molta quantità di cotone grezzo, filato e lavorato: ne avevano visto in una sola casa più di 500 arrobas, sicché stimarono che ogni anno se ne potessero trarre di lì 4.000 quintali. Aggiunge l'Ammiraglio di credere che non lo piantassero e che fruttasse tutto l'anno: è cotone molto fino e ha la capsula grande. Queste genti davano a vil prezzo quanto avevano, al punto di dare una grande cesta di cotone per poche dita di nastro o comunque altra cosa che venisse loro data. Questa gente, dice l'Ammiraglio, è senza malizia ed è poco bellicosa, e uomini e donne vanno tutti nudi, come loro madre li partorì. È ben vero che le donne portano solo un pezzo di cotone grande abbastanza da coprire la loro natura, ma non altro; sono di assai buon aspetto, e non molto scuro, ancor meno delle canariane».

Cristoforo Colombo conosceva il testo di Marco Polo nella traduzione e riduzione latina, compiute dal francescano Francesco Pipino di Bologna, *De consuetudinibus et confitionibus orientalium regionum*, edite ad Anversa nel 1485, di cui un esemplare, con postille dell'Ammiraglio, si conserva nella Biblioteca Colombina di Siviglia. Se anche taluni elementi di similitudine geografica ed ambientale, evidenziati da Paolo Emilio Taviani [26], potevano fare ritenere a Colombo di essere effettivamente giunto alle Indie orientali, la presa di contatto diretta con il territorio e la sua gente mostra subito, e mostrerà sempre più ampiamente in futuro, che c'è profonda differenza tra la descrizione e le notizie di Marco Polo ed il paese che essi vanno esplorando. Gl'indigeni, a differenza degli asiatici, hanno altri caratteri somatici, non vestono abiti, non conoscono il ferro. Le strutture delle case e dei villaggi sono modestissime, inferiori persino a quelle della Guinea. Non ci sono le molte città, di cui Colombo accuratamente sottolinea il nome nella sua copia del libro poliano, né i bei palazzi, né i grandi ponti sui corsi d'acqua, né le molte navi. Non ci sono le stoffe di seta e i camellotti, né i recipienti di porcellana, né le pietre che bruciano (il carbone). Non ci sono i molti cavalli, i buoi, gli elefanti, le gru, le giraffe, i leoni. Non c'è il riso. Non si cremano i cadaveri. Soprattutto dovette colpire i sopravvenuti la venerazione con cui i nativi accolsero, quali divinità giunte dal cielo, i nuovi arrivati: atteggiamento ben diverso da quello riservato dagli orientali asiatici agli occidentali europei. Non c'è la moneta né di metallo né di

[26] P.E. Taviani, *Cristoforo Colombo* ... cit., II, *passim*.

cartone, per il commercio delle merci, né quegli indigeni conoscono il valore dell'oro rispetto alle paccottiglie che vengono a loro offerte dai nuovi venuti.

Colombo allora, in mancanza delle meraviglie dell'Oriente imperiale, – dove non sappiamo se egli è sempre convinto di esservi giunto, essendo esso assai diverso da come si attendeva –, si dilunga a descrivere la bellezza della natura e dei vantaggi che se ne possono trarre, quasi a compenso della delusione provata, inesplicabile: ma forse egli pensa che questa è la condizione della periferia dell'Impero. Un fatto è tuttavia notevole: messo sull'avviso e resosi conto dell'imprevista situazione, l'Ammiraglio organizza un secondo sopralluogo nell'interno in modo del tutto diverso dal precedente. Questo Impero del Catai non è così forte ed organizzato, come si legge nel libro di Marco Polo; almeno nelle terre periferiche il potere centrale non è presente in modo tale da non consentire altre sovranità, per di più non essendo uno Stato cristiano e quindi interdetto ad altri sovrani per decreto della Sede Apostolica.

Nel secondo sopralluogo, compiuto nell'isola di *Hispaniola*, non si parla più di lettera di presentazione da parte dei sovrani spagnoli, e di ricerca di relazioni diplomatiche di amicizia, né di eventuali traffici per baratto. Non si tratta – crediamo – di omissione di notizie nel "giornale di bordo" dell'Ammiraglio, ma di un effettivo mutamento di situazione e di atteggiamento degli esploratori. La missione non è più composta di due spagnoli e due indios, ma di nove uomini, bene armati, e di un solo indio, con la funzione di interprete. Il loro compito non è più quello di iniziare un rapporto diplomatico, per non dire di ossequio, verso il Gran Khan: ora è quello di richiedere direttamente alla popolazione indigena se essa è disposta ad accettare la sovranità dei reali di Spagna. Lo stesso mutamento nella composizione della delegazione colombiana è significativo: nella prima gli spagnoli, in rappresentanza della monarchia e dello Stato dei sopravvenuti dall'Oriente, sono in numero pari a quello degli indigeni della monarchia e dello Stato ospitante, ponendosi su piano di parità, a livello per così dire diplomatico, le due potenze. Nella seconda gli spagnoli non soltanto sono nove contro un solo indigeno, ma appare evidente, per questo fatto medesimo, che quest'ultimo non ricopre lo stesso rango degli intervenuti dalla monarchia d'oltre Oceano, ma ha soltanto la funzione tecnica dell'interprete, per potere stabilire un colloquio tra i rappresentanti della monarchia europea dei Re Cattolici,

quale potenza dominante, e la popolazione d'un territorio che non si sa ancora come sia organizzato ed amministrato, ma senz'altro la si considera di assai inferiore livello e passibile non di trattamento da pari a pari, in ambito di relazioni internazionali, ma soltanto di occupazione ed assoggettamento. Il quadro è chiaro, restando a noi soltanto un dubbio: l'Ammiraglio si rese conto che quello non era il paese del Gran Khan o soltanto credette errata o inesatta la descrizione di Marco Polo?

Comunque ha inizio fin d'ora il trapasso dalla esplorazione o intessitura di rapporti diplomatici tra la Spagna dei Re Cattolici ed il Catai del Gran Khan alla nuova prospettiva dell'esplorazione e attribuzione delle terre d'oltre Oceano, appena scoperte, alla sovranità ispanica, senza più considerare – e temere – la eventuale possibile avversione del Grande Signore d'Oriente.

Certo sono insorti o cominciano ad insorgere dubbi e perplessità.

«L'Ammiraglio – leggiamo nel "giornale di bordo" al 13 dicembre nella *Hispaniola* –, desideroso di sapere se ci fosse qualcosa di profittevole in quella terra e per scambiare qualche parola con quella gente, essendo la terra tanto bella e fertile, e affinché prendessero buona voglia di servire ai Re, decise di inviare di nuovo altri uomini al villaggio, confidando che l'indiano li avrebbe informati che i cristiani erano buona gente; perciò scelse nove uomini, ben forniti di armi e adatti a simile impresa, con i quali andò un indiano di quelli che l'Ammiraglio conduceva sulla nave. Essi si recarono al villaggio che stava a 4 leghe e mezzo a Sud-Est e lo trovarono in una grandissima valle, ma vuoto perché, come avevano sentito giungere i cristiani, tutti si eran dati alla fuga verso l'interno, abbandonando quanto possedevano. Il villaggio era di mille case e di più di tremila uomini. L'indiano, che i cristiani conducevano seco, li rincorse gridando e dicendo che non avessero paura, che i cristiani non erano di Caniba, anzi discendevano dal cielo e davano molte cose buone a tutti quelli che incontravano. Tanto li colpì quello che diceva che si rassicurarono e vennero presso di loro più di duemila, e tutti si avvicinavano ai cristiani e imponevano loro le mani sopra la testa, che era segno di grande reverenza ed amicizia: ed essi stavano tutti tremanti finché non furono ben rassicurati.

I cristiani riferirono che gli indiani, dopo essersi liberati dal timore, tornavano tutti alle loro case e ciascuno portava loro di quel che aveva da mangiare, che è pane di ignami, cioè di certe radici che nascono sotto terra come grandi rafani, che seminano e nascono e piantano in tutte queste terre, ed è la loro vita e fanno di esse un pane e lo cuociono e lo arrostiscono, e ha sapore tipico delle castagne e non c'è chi non creda, mangiandolo, che non sia di castagne. Davano loro pane e pesci e di tutto

quello che avevano. E poiché gli indiani, che portava nella nave, avendo compreso che l'Ammiraglio desiderava avere qualche pappagallo, sembra che l'indiano, che accompagnava i cristiani, dicesse qualcosa in proposito, e così portarono loro pappagalli, e gli davano tutto quanto loro domandavano, senza chiedere nulla in contraccambio. E pregavano i cristiani che non se ne andassero via quella notte, dicendo che la mattina avrebbero dato molte altre cose che avevano nella montagna».

Gl'inviati dissero all'Ammiraglio

«che era tutta gente più bella e di migliore condizione delle altre già incontrate, però l'Ammiraglio dice che non sa come possano essere di migliore condizione delle altre, lasciando intendere che tutte quelle, che avevano trovato nelle altre isole, erano assai di buona condizione. Quanto alla bellezza, dicevano i cristiani che non c'era paragone, sia per gli uomini che per le donne, e che erano più bianchi degli altri e che fra l'altro avevano visto due donne giovani tanto bianche come potevano esserlo in Spagna. Riferirono inoltre della bellezza delle terre viste, neppure confrontabili in bellezze e bontà con le migliori della Castiglia; l'Ammiraglio se ne rendeva conto per quelle che aveva visto e per quelle che aveva davanti agli occhi; gli riferivano che tutte quelle zone che vedeva non si potevano neppure paragonare con quella della valle in cui erano stati i suoi uomini, e nemmeno la campagna di Cordova era pari, anzi c'è una differenza come fra il giorno e la notte.

Dicevano che tutte quelle terre erano coltivate e in mezzo alla valle passava un fiume tanto ampio e grande che poteva irrigare tutte le terre. Gli alberi eran tutti verdi e carichi di frutti e le erbe tutte fiorite e molto alte, i sentieri molto larghi e buoni; il clima era come aprile in Castiglia. Cantavano l'usignolo e altri uccellini proprio come in tal mese in Spagna: dicono proprio che era la maggiore dolcezza del mondo. Le notti cantavano alcuni uccellini soavemente; si udivano molti grilli e rane, i pesci sono come in Spagna. Videro molti lentischi e alberi di aloe e coltivazioni di cotone; non trovarono oro, ma non c'è da meravigliarsi che in così poco tempo non se ne trovi».

Un centro abitato a quattro o cinque leghe nell'interno, con 1.000 abitazioni e 3.000 abitanti. Grandi accoglienze da parte dei nativi, ma di nuovo non si tratta certo del Catai, descritto da Marco Polo, anche se è una terra bellissima, ricca di vegetazione e di frutti ... C'erano alberi e piante diversi da quelli noti in Occidente; ma, a parte il fatto che né Colombo né i suoi erano specificamente competenti di botanica – Colombo stesso commise alcuni errori nelle identificazioni –, non era questo per loro un settore di specifica indagine conoscitiva, al di fuori della ricerca, un poco generica, delle spezie. Fu comunque di nuovo una delusione: l'incontro con il Gran Khan non era avvenuto, e ciò ebbe certo un grande peso, al ritorno dell'Ammiraglio in Castiglia, sull'assetto che subito si attuò, al massimo livello nella stessa Sede Apostolica, circa l'organizzazione giuridica ed ecclesiastica delle nuove terre.

* * *

Ritornato Colombo alla terra di Spagna, ma con opinione del tutto diversa circa l'impero del Gran Khan, l'area del Mare Oceano, che lo separava dall'Europa, diviene per lui il punto focale del transito tra la penisola iberica, che si presenta come l'esponente dell'intera Europa atlantica, ed il grande spazio d'oltremare: di qui il problema circa la competenza dell'esclusività di navigazione esplorativa sull'Oceano e la sovranità sulle terre d'oltre Atlantico. Le famose bolle alessandrine sancirono nel 1493 la divisione dell'orbe terracqueo, sul piano del dominio marittimo, tra le due potenze iberiche, con particolare vantaggio alla Spagna per merito di papa Alessandro VI: una suddivisione poi rettificata nel 1494 dal trattato di Tordesillas, che ampliò l'area portoghese.

La seconda spedizione colombiana, nel 1493-96, fu destinata progettualmente a più compiuta esplorazione delle terre d'oltre mare ed alla loro conquista e cristianizzazione o, meglio, al loro trapasso, per più o meno spontanea dedizione e conversione, alla sovranità spagnola. Contro le tre navi della prima impresa – un complesso rivelatosi perfettamente idoneo a compiti esplorativi –, questa volta si trattò d'una flotta di 17 navi e circa 1200 uomini (il che poi determinò situazioni difficili), con immigrati e gente di ventura, rivolta soprattutto all'arricchimento facile, senza riguardo per la condizione delle nuove terre.

Colombo non si preoccupò, – ripensando noi ai dati del suo "giornale di bordo" del suo primo viaggio –, della specifica natura – territorio e popolazione – dei paesi raggiunti oltre l'Oceano, anzi accettando, senza aperta manifestazione di dubbio, anche se i dubbi erano senz'altro possibili, che quella fosse la terra del Gran Khan. Rivolse ogni attenzione a tre problemi: l'instaurazione della sovranità dei suoi monarchi spagnoli, la ricerca del vantaggio economico, e, più ancora, la diffusione della fede di Cristo. Anzi, convinto di doversi aprire il cammino tra le popolazioni indigene, progetta ora, ricorrendo alle notizie di Marco Polo, di munirsi di uno di

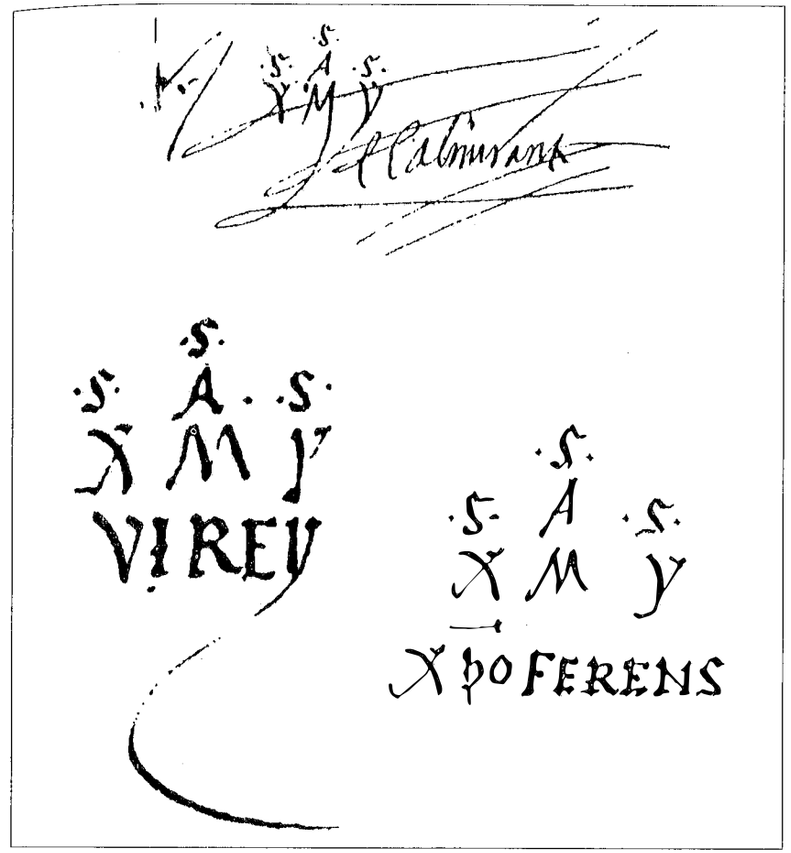
quei segni di comando che, come riferisce il Veneziano, facilitavano il viaggio ai messi imperiali nelle province del Gran Khan. Nell'intervallo tra il primo e il secondo viaggio oppure nella prima permanenza alla Isabela, tra la fine del 1493 e i primi del 1494, Colombo, evidentemente suggestionato dalla stessa importanza che la sua impresa ha assunto anche presso la corte papale (egli stesso pensò ad un titolo cardinalizio per il figlio Diego), formula quel suo famoso criptogramma (fig. 1), tanto discusso, con cui – egli disse – sarebbero poi stati firmati tutti i suoi atti (almeno, aggiungiamo noi, gli atti ufficiali od anche privati, relativi alla Grande Scoperta), inserendolo poi addirittura, come segno di autenticità, nel suo atto di maggiorasco del 1498.

Non adottò – si noti – un segno di comando che richiamasse la monarchia ispanica, ma uno che si riferisse alla Sede Apostolica o, meglio, alla fede cristiana, sia perché di più alto valore perché carico di efficacia operativa, dato che ai compiti di colonizzazione delle nuove terre egli assommava, ancora più specificamente, quello della loro conversione all'unica vera Fede, sia perché, in assenza di sovranità d'uno Stato cristiano, le *terrae incognitae* dipendevano dalla Sede di Roma in virtù del principio della sua *Potestas directa in temporalibus*, allora universalmente riconosciuta dagli Stati della Cristianità latina. Fu questo il famoso criptogramma, in cui egli simboleggia i due temi fondamentali del Cristianesimo: la Trinità e l'Incarnazione. Aggiungiamo che tutto ciò era in perfetta sintonia con il suo costante atteggiamento nell'impiantare una croce in ogni luogo in cui approdasse. Di questo criptogramma abbiamo ampiamente discusso in altra sede [27]: vogliamo qui aggiungere soltanto alcune osservazioni, ulteriormente esplicative.

Il criptogramma ha un contenuto letterale ed un valore chiaramente figurativo. Le tre "S" a triangolo indicano la Trinità, di cui l'Altissimo e Gesù Cristo fanno parte, mentre ciascuna delle tre "S" è anche lettera abbreviativa del relativo nome sottostante (l'Altissimo e Gesù Cristo), ed il complesso ascendente "M A S", compendiante abbreviativamente il nome di Maria e quello dell'Altissimo, esprime il dogma dell'Incarnazione per merito dello Spirito Santo, indicato dalle due "S" che contornano la "A" dell'Altissimo.

Il doppio nome del Salvatore, ai due lati del nome di Maria,

[27] G. PISTARINO, *La sede di Roma nell'apertura del Nuovo Mondo*, in *Roma capitale (1447-1527)*, a cura di S. GENSINI («Collana di Studi e Ricerche del Centro di Studi sulla Civiltà del Tardo Medioevo», 5), Pisa 1994, pp. 541-580.



1. Criptogrammi di Cristoforo Colombo

richiama Gesù come uomo e Cristo come Persona della Trinità, La firma, sottoscritta al criptogramma, ricorda colui che ha portato e porta ai nuovi fedeli al di là del mare i temi fondamentali del Cristianesimo. Colombo è l'Ammiraglio del Mare Oceano; poi al terzo viaggio talvolta egli si firma anche come Viceré delle Indie; infine, al quarto viaggio, tralasciati i titoli ufficiali, richiama il proprio nome battesimale Cristoforo: "Colui che porta Cristo". Trascendendo gli onori terreni, egli è semplicemente e più ancora il Messaggero del Salvatore, a cui la Provvidenza ha affidato il compito di portare la Verità al di là dell'immensa e sempre rimasta ignota

vastità dell'Oceano, che secondo Colombo separa l'Oriente dall'Occidente.

Maria resta estranea alla Trinità, raffigurata dalle tre "S", disposte a triangolo e con funzione di lettere di abbreviazione ai nomi dell'Altissimo e di Gesù Cristo: però è sottoposta all'Altissimo. Nella "A", terminale di *Maria* ed iniziale di *Altissimus*, è simboleggiato anche visivamente il dogma dell'Incarnazione, completato, di nuovo visivamente, dalle due iniziali del Salvatore, che fiancheggiano la Vergine, come in molte raffigurazioni pittoriche chiesastiche, dove Elia si trova spesso contornata da immagini di santi. La lettera "S" soprascritta, che ha valore abbreviativo per le voci *Altissimus, Yesus* e *Christus*, è anche compendio per *Spiritus* e per *Sanctus*, si che, ponendosi al lato superiore del triangolo come la voce *Spiritus*, può essere collegata con la voce *Sanctus* tanto a sinistra quanto a destra, in rispetto della scrittura bustrofedica delle antiche civiltà italiche e dell'Egeo, con le righe alternativamente da destra a sinistra e da sinistra a destra.

* * *

Accanto al criptogramma, che emerge con evidenza nel corso del secondo viaggio, ed esprime la concettualità di Colombo a proposito della sua missione, che va ora al di là dell'istanza esplorativa, un altro atto importante, però nel campo politico-territoriale, è il "Memorial de la Mejorada", scritto in quel convento dal Navigatore al ritorno in Spagna dopo il secondo viaggio, per definire, su richiesta dei suoi sovrani, le aree di navigazione spettanti rispettivamente alla Spagna e al Portogallo, in seguito alle bolle alessandrine del 1493 ed al trattato di Tordesillas del 1494. Colombo espone qui la sua concezione del governo del mondo.

Il secondo viaggio, dimenticato il Gran Khan ed il suo immenso impero oltre l'Oceano, fu infatti – come s'è detto – un'impresa esplorativa e di colonizzazione e conquista. Con esso Colombo giunge ad avere idee chiare circa i confini tra Oriente ed Occidente, anche per riguardo al tema politico dei rapporti tra Spagna e Portogallo ed ai diritti di navigazione dell'uno e dell'altro Stato, nella convinzione colombiana che l'intero orbe terracqueo rientri sotto la potestà e quindi la giurisdizione delle due maggiori potenze marittime del suo tempo, sotto la suprema autorità della Chiesa di Roma. Francia, Olanda, Inghilterra, che già possiedono una propria efficiente marineria, non rientrano nel concetto colombiano

del mondo oceanico come riservato alle due nazioni iberiche, che per prime ne hanno cominciato l'esplorazione lungo le rotte intercontinentali. D'altra parte, proprio il risultato politico del primo viaggio ha portato all'intervento papale circa la suddivisione del globo terracqueo in due grandi zone d'influenza, ritenute, erroneamente, pressoché equivalenti.

Fu così lo stesso Colombo, nel luglio del 1497, dopo il secondo viaggio, ad esporre nel "Memorial de la Mejorada" i suoi suggerimenti ai Re Cattolici circa gli argomenti per una protesta ufficiale al re di Portogallo per le sue violazioni delle clausole fondamentali del trattato di Tordesillas, che nel 1494 aveva modificato, per comune accordo ispano-portoghese, la suddivisione dell'orbe terracqueo, stabilita nel 1493 dalle bolle alessandrine. Il Memoriale mostra come Cristoforo Colombo concepisse la divisione del mondo in due aree di navigazione, rispettivamente spagnola e portoghese, sempre nella convinzione di avere raggiunto anche con il secondo viaggio l'estrema soglia orientale dell'Asia mongola.

Per i decreti del 1493 tutta l'area del Mare Oceano competeva dunque al Portogallo per lo spazio di 100 leghe ad occidente della linea delle isole Azzorre e del Capo Verde. Con gli accordi di Tordesillas tra Spagna e Portogallo nel 1494, la linea era stata spostata ancora più verso occidente di altre 270 leghe, sì che l'intero spazio oceanico orientale dell'Atlantico rientrava in dominio del Portogallo per una estensione di 370 leghe, mentre competeva ai reali di Spagna lo spazio occidentale, al di là delle 370 leghe fino a raggiungere, navigando da Ovest ad Est, il Capo di Buona Speranza (secondo la geografia moderna, competerebbe alla Spagna anche tutto l'odierno Oceano Pacifico, incluse l'India e l'Arabia e parte dell'Africa orientale).

Fino al 1497, sostiene Colombo, «las naos de Portugal non avían pasado navegando por Guinea de Africa en la Agesimba, de un límite qu'ellos nombraron Cabo de Boa Esperança, fasta el cual lugar se entiende que llega la donación y conçesión del Summo Pontífiçe, fecha a los dichos Rey e Reina». Colombo si pone per assurdo il problema, che viceversa, dopo il viaggio di Magellano, apparve del tutto concreto: «puede ser que alguno dixese que él [il re di Portogallo] pudo navegar a Levante del Cabo de Boa Esperança e ir en Arabia, Persia e India, pues esto todo es a Levante de dicha raya, y que por ello todo es suyo». Per Colombo la navigazione portoghese oltre le 370 leghe verso occidente, come pure quella oltre il Capo di Buona Speranza verso oriente, è illegale e passibile

di scomunica da parte del Santo Padre. Quattro sono i motivi che egli adduce in proposito.

C'è innanzi tutto il fattore storico. Al ritorno dell'Ammiraglio dal primo viaggio, con il suo forzato sbarco a Lisbona per causa del mare cattivo, il re di Portogallo, appresa la vicenda del raggiungimento delle Indie, cercò in ogni modo di fare altrettanto, organizzando una spedizione con l'ausilio di marinai che avevano partecipato alla spedizione colombiana. I sovrani di Spagna si opposero, ottenendo dal papa la famosa delimitazione della "raya" a cento leghe dalla linea delle Azzorre-isole del Capo Verde nel 1493 (portate a 370 nel 1494 dal trattato di Tordesillas), riservando alla Spagna tutta l'area marittima «yendo hasia India o fasia cualquiera otra parte que sea, que se entiende fasta el dicho Cabo de Boa Esperança».

La seconda ragione risiede nell'ambito geografico. Esiste un solo Oceano, il quale, essendo unico, non ha altro nome che quello di Oceano: «y esta es la verdad. El mar Oçéano es entre Africa, España y las tierras de India. Él tiene de la parte del Poniente las Indias y de la parte de Levante, Africa y España, y este es la mar Oçéano, porque, pasando el sol de España hasta al Poniente, va *et occudit* en aquella mar grande, y por esto cobró el nombre de Occéano». Pertanto la navigazione ufficiale alle terre comprese nell'Oceano – fatta eccezione per lo spazio portoghese delle 370 leghe di cui sopra – è tutta di pertinenza della Spagna.

Terza ragione: i sovrani di Spagna hanno concesso altre 270 leghe nell'Oceano al Portogallo, ad occidente delle 100 leghe già assegnate dal papa, onde favorire il sovrano portoghese nel compiere navigazioni ed esplorazioni, «y porque non tuviese él que haser en Asia, Arabia, Persia e India, ni en las islas que son al Abstro d'esas tierras». Anche il Mar Rosso fa parte del mondo di pertinenza dei Re Cattolici, perché per Colombo il Capo di Buona Speranza «es el mojón y división de las dichas tierras [tra Spagna e Portogallo], y non avía el dicho señor Rey de Portugal de mandar pasar adelante». Confidando nella correttezza del re del Portogallo, i sovrani spagnoli «no se dieron priesa en el descobrir, salvo en asentar bien los pueblos por donde navegavan sua naos, y avían començado el camino para el dicho mar Bermejo y pasar de India, adonde está casi el cabo, hasia el Poniente, o veramente, por más claro entender, açerca del río Indio, y pasar en Persia e Arabia fasta la mar Bermeja, adonde se acaba Asia».

Quarta ragione: poiché il mondo è rotondo e l'Oceano è unico, la distinzione tra l'area riservata al re di Portogallo e quella riservata ai sovrani spagnoli va intesa nell'ambito dell'Oceano stesso, il quale compete al re lusitano tra il Capo di Buona Speranza (che Colombo colloca evidentemente nelle Indie da lui scoperte) e le 370 leghe ad Ovest della linea delle Azzorre-Isole del Capo Verde, e la parte riservata alla Spagna, la quale dalle 370 leghe giunge (ora) sino al Capo d Buona Speranza.

«Y se si dixesse – conclude Colombo – qu'el mar Oçéano comprehende y congela todo el mundo a la redonda, respondo qu'el Occéano verdadero, y de que es y era la fabla y diferença, que es aquel que está enre India, Africa y España, como arriba está dividido, y para en prueva d'esto en todas las escripturas de cosmographia e historias generalmente llaman a este los sabios antiguos sin le añedir ninguno sobrenombre, «Oçéano», y todos los otros mares que tienen nombre de oçéano se les arrima el sobrenombre, con que se diferençian d'este que prinçipal y solo Oçéano es, así como al de Arabia, arábico, al de Persia, pérsico, y Ganges, gangético,y así de los otros».

Colombo gioca quindi sull'unicità toponimica del Mare Oceano, indivisibile, per includere nell'area di pertinenza della Spagna, esclusa la parte lusitana dell'Atlantico, anche tutti i mari dei restanti sei settimi del nostro globo, secondo la ripartizione, da lui stesso accolta, tra la superficie acquea e quella terrestre.

* * *

Con il terzo viaggio (1498-1500), che raggiunse il continente sudamericano, muta di nuovo la prospettiva colombiana. Innanzi tutto, sul piano dell'organizzazione, Cristoforo Colombo non si limita ad arruolare tra i suoi equipaggi altri uomini della sua terra natale genovese [28]: ma addirittura affida il comando di una spedizione di avanscoperta ad un suo parente: quel suo "deudo" Juan Antoño Colombo che l'Ammiraglio, al contrario che per se stesso, cita con il cognome italiano, volendo evidentemente tenere distinta la propria casata, assurta come Colón ad alto livello sociale, con il titolo di Don, nella Spagna dei Re Cattolici, dalla originaria famiglia ligure di modesta origine. In Giovanni Antonio, «ginovés,

[28] G. PISTARINO, *Liguri e Genovesi nelle flotte di Cristoforo Colombo*, in «Bulgaria Pontica Medii Aevi», II (1988), pp. 27-85.

hombre muy capaz y prudente y de autoridad», che dalla nativa Liguria ha raggiunto l'Ammiraglio in Castiglia, noi abbiamo individuato ed individuiamo il tanto discusso personaggio di cui parla Fernando Colombo (o chi si cela sotto questo nome), come di un altro membro della famiglia, qualificato col titolo di ammiraglio [29].

Però, a parte le questioni familiari del Nostro, tanto discusse a proposito di un altro ammiraglio Colombo, ed invece bene chiarita dalla vicenda del terzo viaggio, quest'ultimo assume una più importante e diversa connotazione per le nuove prospettive che quel viaggio aprì alla concettualità, anzi addirittura alla fantasia colombiana nei riguardi della sua immagine del mondo, del rapporto delle sue navigazioni con le scritture bibliche, della costituzione del suo presupposto mentale circa quella che sarà la totale finalità, anche in veste giuridica, sotto un certo aspetto, del quarto viaggio, del tutto differente, concettualmente, dai precedenti tre.

Se nella preparazione o nel primo tempo del secondo viaggio Cristoforo Colombo si munì del famoso criptogramma come "segno di comando" sul modello delle insegne dei messaggeri dei grandi personaggi della corte degli imperatori mongoli del tempo di Marco Polo, l'espletamento del terzo viaggio accentuò in lui la prospettiva della sua missione biblica: egli sostenne di essere giunto in prossimità del Paradiso Terrestre, situato al limite dell'Oriente.

[29] G. PISTARINO, *Francesco da Levanto marinaio di Colombo*, in *Studi Storici in memoria di Mario Niccolò Conti (1898-1988)*, «Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Capellini», LXIV-LXV (1994-1995), pp. 153-161; L. BALLETTO, *Geo Pistarino*, in *Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna. Studi in onore di Geo Pistarino* («Collana di Fonti e Studi della Università degli Studi di Genova – Sede di Acqui Terme», I), Acqui Terme 1997, pp. LXXXXI-LXXXXII. Oltre all'esempio, notissimo, di Simone Vignoso, che nel 1346 venne eletto ammiraglio della flotta dai capitani delle navi che parteciparono con lui alla spedizione per la conquista di Chio (G. PISTARINO, *Chio dei Genovesi nel tempo di Cristoforo Colombo*, Nuova Raccolta Colombiana, XII, Roma 1995; PH.P. ARGENTI, *The occupation of Chios by the Genoese and their administration of the Island, 1346-1566*, Cambridge 1958, vol. I, p. 90), è ancora più probante il caso dei dieci comandanti di nave che nel 1275 a Portovenere nominano uno di loro, Rautrio di Piombino, «eorum capitaneum seu admiratum [...] in viagio quod facturi sunt [...] in redeundo de Portuveneris apud Pomblinum» e promettono «ire, stare et esse cum dictis barcis et hominibus earundem qui erunt in ipsis sequellam et mandatum et eidem tanquam eorum capitaneo seu admirato obedire et obediri facere in dicto viagio»: G. FALCO-G. PISTARINO, *Il cartulario di Giovanni di Giona di Portovenere (sec. XIII)*, Torino 1955, doc. CCCXCIX; G. PISTARINO, *Addietro nel tempo. Incontro con Giovanni di Giona di Portovenere*, in *Per i sessant'anni della Scuola Media «Giovanni di Giona*, a cura di P.E. FAGGIONI, Le Grazie (SP) 1999.

I dubbi, molto probabilmente, sono forse in lui diventati certezza; ma egli ne vuole e ne cerca l'indispensabile convalida. In questo viaggio si rende conto di avere raggiunto «otro mundo»: non volendo però e non potendo contraddire ai Sacri Testi ed alla Tradizione, egli cerca di conciliare l'inattesa novità della Scoperta con gli assiomi biblici, onde non esporsi alla facile accusa di eresia ed ai rigori dell'Inquisizione, ripristinata in Ispagna, con più deciso carattere nazionale, dalla "bolla" di papa Sisto IV del 1° novembre 1478, sussidiata a Siviglia sotto la regina Isabella dall'editto del 2 gennaio 1482, rafforzato a sua volta dal secondo editto che rendeva obbligatoria la denuncia dei colpevoli o dei sospettati di apostasia. Governava allora quale capo del tribunale di Castiglia – e lo fu fino alla morte (16 settembre 1498) con rigore – Thomas de Torquemada, autore della "Compilación de las Instrucciones de la Santa Inquisición", ligia agli interessi dei sovrani.

Così Cristoforo Colombo elabora ed espone nei due testi della sua relazione (quello inviato ai propri sovrani e quello conservatoci dal Las Casas) la sua visione prospettica del nostro globo, conformemente ai dettami della Bibbia e degli Autori al suo tempo più autorevoli. Come già detto, il nostro globo è composto per sei settimi di terre emerse e per un settimo di superficie acquea (si noti che il 7 si annovera tra i numeri "magici"). La superficie acquea (minore – secondo lui – di quanto ai suoi tempi si ritenesse) consiste essenzialmente in un unico Oceano (l'Atlantico), con le sue diramazioni (Mediterraneo, Mar Nero, Mar Rosso, Golfo Persico ecc.), che separa l'Europa dall'Asia ed include il limite tra Oriente ed Occidente. La linea longitudinale trovava il suo centro nell'isola di Arin «qu'es debaxo la linea equinoçial, entre el sino Arábico y aquel de Persia, y el çirculo passa sobre el cabo de San Viçeinte en Portugal por el Poniente, y passa en Oriente por Catigara (nell'estremità del Catai) y por las Seras (la Cina)».

Il nostro globo non è perfettamente sferico – asserisce Colombo con una certa ragione – ma «es de la forma de una pera que sea toda muy redonda, salvo allí donde tiene el peçón que allí tiene muy alto, o como quien tiene una pelota muy redonda y en un lugar d'ella fuesse como una teta de muger allí puesta, y qu'esta parte d'este peçón sea la más alta e mas propinca al cielo, y sea debaxo la linea equinoçial y en esta mar Occéana, en fin del Oriente (llamo yo fin de Oriente adonde acaba toda la tierra e islas)». Quando le navi oltrepassano questa linea «van [...] alçandose hazia el cielo suavemente». Sulla sommità di questa «altura» si trova il

Paradiso Terrestre. Scrive Colombo nella relazione del terzo viaggio, indirizzata ai suoi sovrani:

«La Sacra Escriptura testifica que Nuestro Señor hizo al Paraíso Terrenal y en él puso el árbol de la vida, y d'él sale una fuente de donde resultan en este mundo cuatro ríos prinçipales. Ganges en India, Tigris y Eufrates en ***, los cuales apartan la sierra y hazen la Mesopotamia y van a tener en Persia, y el Nilo que naçe en Ethiopia y va en la mar en Alexandría.

Yo no hallo ni jamás e hallado escriptura de latinos ni de griegos que certificadamente diga al, sino en este mundo, del Paraíso Terrenal, ni e visto en ningún mapamundo, salvo situado con autoridad de argumento. Algunos le ponían allí donde son las fuentes del Nilo en Ethiopia, mas otros anduvieron todas estas tierras y no hallaron conformidad d'ello en la temperançia del cielo o en la altura hazia el cielo, porque se pudiese comprehender que él era allí, ni que las aguas del diluvio oviesen llegado allí, las cuales subieron ençima, etc. Algunos gentiles quisieron dezir por argumentos, que él era en las islas Fortunate, que son las Canarias, etc. Sant Isidro y Beda y Strabo y el Maestro de la *Historia Scolástica* y Sant Ambrosio y Scoto y todos los sacros theólogos conçiertan qu'el Paraíso Terrenal es en el Oriente, etc [...].

Creo que, si yo passara por debaxo de la linea equinoçial, que en llegando allí en esto más alto, que fallara muy mayor temperançia y diversidad en las estrellas y en las aguas, no porque yo crea que allí, adonde es el altura del estremo, sea navegable, ni a agua, ni que se pueda subir allá, porque creo que allí es el Paraíso Terrenal, adonde no puede llegar nadie, salvo por voluntad divina. Y creo qu'esta tierra, que agora mandaron descubrir Vuestras Altezas, sea grandíssima, y aya otras muchas en el Austro, de que jamás se ovo notiçia.

Yo no tomo qu'el Paraíso Terrenal sea en forma de montaña áspera, como el escrivir d'ello nos amuestra, salvo qu'el sea en el colmo, allí donde dixe la figura del peçón de la pera, y que poco a poco andando hazia allí desde muy lexos se va subiendo a él, y creo que nadie no podría llegar al colmo, como yo dixe, y creo que pueda salir de allí esa agua, bien que sea lexos y venga a parar allí donde yo vengo, y faga este lago. Grandes indiçios son estos del Paraíso Terrenal, porqu'el sitio es conforme a la opinión d'estos sanctos e sacros theólogos. Y asimismo las señales son muy conformes, que yo jamás leí ni oí que tanta candidad de agua dulçe fuese así adentro e vezina con la salada; y en ello ayuda asimismo la suavíssima temperançia. Y sí de allí del Paraíso no sale, pareçe aún mayor maravilla, porque no creo que se sepa en el mundo de río tan grande y tan fondo [...]. Y digo que, si no procede del Paraíso Terrenal, que viene este río y procede de tierra infinita, puesta al Austro, de la cual fasta agora no se a avido notícia. Mas yo muy assentado tengo el ánima que allí, adonde dixe, es el Paraíso Terrenal, y descanso sobre las razones y auctoridades sobre escriptas».

Il problema dell'esistenza di un nuovo mondo è dunque posto dall'Ammiraglio, pure nel rispetto dei Sacri Testi e della Tradizione, di cui Colombo è osservantissimo. Se non scaturisce dal Paradiso Terrestre, donde viene questo fiume? Certo da una terra vastissima, posta nell'emisfero australe del mondo, di cui non si ebbe mai notizia. Ed egli si propone d'inviare tre navi sotto il comando dell'"Adelantado" (il fratello Bartolomeo) alla sua scoperta, compiendo ogni possibile esplorazione. La situazione determinatasi nella Española, tra l'altro con la rivolta di Roldán, rese inattuabile il progetto, sul quale comunque l'Ammiraglio più non ritorna nei suoi scritti posteriori, a noi noti. O forse fu un tema occulto del suo quarto viaggio, in cui, chiesta la tutela della Sede Apostolica, si spinse a sud di Barbados, di nuovo in direzione della foce dell'Orinoco?

Nel "Libro de las Profecías", che Colombo cominciò a stendere nel 1501, cioè dopo il terzo viaggio e nell'imminenza del quarto, egli, citando i famosi versi della *Medea* di Seneca (374-379), parla, nella sua libera traduzione dal latino al castigliano, del «nuevo marinero», il quale «descobrirá nuevo mundo», sì che Tule non sarà più l'ultima delle terre. E nel 1512 il fratello dell'Ammiraglio, Bartolomeo Colombo, in una deposizione, resa a Santo Domingo, parlerà di «otro mundo nuevo». Molto probabilmente nel terzo viaggio l'Ammiraglio stesso si rese conto che quella terra non era un prolungamento del Catai asiatico, ma un continente nuovo. Se egli continuò a parlare di Indie, ciò fu dovuto, implicitamente, ad un doppio motivo: Colombo non voleva uscire dai dettami delle Scritture, sottoponendosi al rischio dei rigori dell'Inquisizione, per di più in un momento in cui la sua sorte non era più altamente in auge presso le Corone di Spagna. Inoltre egli non avrebbe saputo come classificare quella nuova terra se non con il nome di Indie, inteso in senso generico ed onnicomprensivo, senza più riferimento al Cipango e al Catai.

La definizione di «otro mundo» si coniuga dunque con quella di «nuevo mundo»; e forse ciò non è avvenuto a caso. Certamente don Cristoforo e suo fratello, don Bartolomeo, dovettero più di una volta tra loro discutere a proposito delle terre scoperte: tanto più che don Bartolomeo fu governatore della *Hispaniola* al tempo della terza impresa colombiana e fu partecipe della quarta. L'espressione «otro mundo nuevo» sembra comprovare la piena coscienza che le terre scoperte nei viaggi colombiani, o per lo meno una parte di esse, erano già state allora ritenute effettivamente un'entità a

sé stante, non riconducibile agli schemi classici ed alla dottrina degli esegeti cristiani: noi diremmo un quarto continente [30].

Certo don Cristoforo non poteva né voleva sconfessare se stesso dichiarando che le terre scoperte non erano né l'Asia né il Cipango ed il Catai, al cui raggiungimento oltre tutto erano collegati i suoi privilegi economici, previsti dalle Capitolazioni di Santa Fe. Ma non si può non rilevare come una nuova concezione dei risultati dei suoi viaggi emerga più o meno chiaramente tra le righe dei suoi scritti, soprattutto dopo la terza spedizione. Vale qui la notazione di Madariaga che rileva in Colombo un senso di osservazione scientificamente empirico, unito tuttavia in modo inestricabile con una mentalità medievale ed una fede assoluta nelle tradizioni e nelle fonti. E tuttavia quando Colombo scrive che, se questo fiume non procede dal Paradiso Terrestre, esso viene da una terra immensa, della quale non si era mai avuta notizia, sembra del tutto evidente che l'ipotesi del Paradiso Terrestre è stata da lui affacciata per giustificare, senza contraddire alle Scritture ed agli antichi saggi, l'esistenza di un quarto continente: «ésta de acà es otro mundo». La sua tesi di essere probabilmente giunto sulla soglia del Paradiso Terrestre non risponde ad una ingenua credenza: è, per così dire, un comprensibile sotterfugio onde non cadere nella colpa di eresia e nei rigori dell'Inquisizione (senza comunque che noi si metta in dubbio il suo credo ed il suo fervore religioso).

Un altro punto notevole di questo terzo viaggio risiede per Colombo nel fatto che egli lo considera come una sorta di attuazione sul campo e quindi di legalizzazione del trattato di Tordesillas del 1494. Il che porta il discorso della sua relazione al tema della

«via del sudueste, que es camino que lleva desde aquellas islas al austro y mediodía en nombre de la Santa e Individua Trinidad, porque entonçes estaría leste-ueste con las tierras de la sierrra de Loa y cabo de Sancta Ana, en Guinea, que es debaxo de la línea equinoçial, donde dize que [...] después navegaría, plaziendo a Nuestro Señor, al poniente, y de allí passaría á esta Española, en el cual camino vería la opiníon del rey don Juan susodicha; y que pensava experimentar lo que dezían los indios d'esta Española, que avía venido á ella, de la parte del austro y del sueste, gente negra».

[30] L. BALLETTO, *Otro mundo*, in *La Storia dei Genovesi*, vol. IX, Genova 1989, pp. 15-28.

I due mondi, separati dal grande Oceano, sono già stati in contatto tra loro, come dimostrano le presenze di negri nella *Hispaniola*, come or ora detto, e come hanno dimostrato i corpi pervenuti in canoe nel Mare del Nord dall'Atlantico e da lui visti durante il suo viaggio in Irlanda. Ma non se ne conosceva la rotta sicura: questa scoperta è stata il suo grande merito per volontà divina.

* * *

Il quarto viaggio (1502-1504) è tutta cosa nuova rispetto ai precedenti tre: sia per l'intento che con esso Colombo si prefisse, sia per il richiamo alla suprema autorità sotto o per la quale l'Ammiraglio lo progettò e lo condusse, sia per la povertà dei mezzi impiegati (quattro navi e 150 uomini) e per la difficoltà in cui si svolse, sia per il destino finale, conclusosi nelle nuove terre senza più possibilità di autonomo ritorno, sia per l'importanza che esso riveste, del tutto particolare ed innovativa, nella grande vicenda colombiana.

Sul piano esplorativo è caratterizzato dalla persistenza con cui Colombo ripeté l'esplorazione sulla costa del Panama, quasi percepisse dall'atmosfera, come conseguenza ed in continuazione del terzo viaggio, la presenza, ad Occidente, di un altro diverso oceano. Questo viaggio è caratterizzato altresì dal non ritorno della flotta, con cui egli era partito, e dalla lunga, difficoltosa, pericolosa, sofferta permanenza nell'isola di Giamaica, dove l'Ammiraglio corse il pericolo di restare perduto per sempre.

La relazione, che egli scrisse nell'isola il 7 luglio 1503, nella speranza che in qualche modo essa giungesse a destinazione, è altresì caratterizzata dal fatto che essa non si apre, come tutte quelle in qualche modo relative ai tre viaggi precedenti; con la dichiarata intenzione di operare per mandato ed in onore delle Loro Maestà; ma subito comincia con la pura e semplice esposizione dei fatti: «De Cáliz pasé a Canaria en cuatro días y dentro a las Indias en diez y seis». La destinazione era la Giamaica, dove effettivamente il viaggio si concluse, quasi come un viaggio senza ritorno. Fu comunque un viaggio «con tormenta y grande – come dice egli stesso – y me perseguió después siempre».

Lo scopo, come dichiara Colombo, era quello «di andare a riconoscere la terra di Paria, e di seguire quella costa fin che ei desse nello stretto, il quale egli avea per certo che dovesse essere verso Veragua e il Nome di Dio». Ed egli «seguì il suo disegno di scoprire

lo stretto di terra ferma, per aprir la navigazione del mare di Mezzodì, di cui v'avea bisogno per scoprire le terre delle spezierie» [31]. Ma forse restava anche sempre vivo in lui il miraggio di giungere alla soglia del Paradiso Terrestre, sì che egli ne scrive nella lettera al papa Alessandro VI del febbraio 1502, alla vigilia della partenza per il quarto viaggio, come di cosa sicura: «Creí e creo aquello que creyeron y creen tantos sanctos y sacros theòlogos, que allí en la comarca es el Paraíso Terrenal. La necessidad en que yo avía dexado a mis hermanos y aquella gente fue causa que yo non me detuviesse a esperimentar más essas partes y volviesse a más andar a ellos». E vi ritorna – e non ci sembra un fatto puramente occasionale – nella relazione del quarto viaggio.

Una lettera di Colombo ai suoi sovrani prima della partenza, datata da Granada al 6 febbraio 1502, rappresenta un punto di svolta nei suoi rapporti con le Loro Maestà e nella stessa concezione della finalità, della prospettiva ideale, della funzione storica dei viaggi transoceanici. Scritta in preparazione del viaggio, dopo la infausta conclusione della terza missione, essa è il primo testo, giunto sino a noi – ma probabilmente è il primo scritto in assoluto –, in cui egli non si firma più, sotto il suo criptogramma, con la qualifica di "El Almirante", che lo colloca sempre nel quadro delle alte cariche dello Stato e in certo modo alla dipendenza del potere regale. La nuova sottoscrizione di *Christo Ferens*, da Colombo arbitrariamente, cioè di propria volontà adottata, svincola il Nostro dalla suprema autorità dello Stato ed in certo modo lo colloca al di sopra della magnificenza dei sovrani.

La convinzione di essere stato, di essere un messaggero del Cristo, è già stata espressa da Colombo nella lettera a doña Juana de la Torre, tra la fine dell'anno 1500 ed i primi del 1501: «Del nuevo cielo y tierra, que dezía Nuestro Señor por Sant Juan en el Apocalípsi, después de dicho por boca de Isaías, me hizo mensajero y amostró aquella parte». Ed è stata ripresa in un suo scritto del 1501: «Açá me ordenó Nuestro Redemptor el camino, allá he puesto so su Señorio más tierra que non es Africa y Europa y más de mil sieteçientas islas allende de la Española, que boja más que toda España. En ellas se crehe que floreçera la Santa Iglesia grandemente».

Però il fatto che l'autoqualificazione di *Christo Ferens* venga assunta proprio in una lettera destinata ai sovrani è in certo modo

[31] I. Luzzanca Caraci, *Colombo vero e falso*, Genova 1989, pp. 397-402.

una dichiarazione di sottrazione di obbedienza, provocatoria. Dimostra implicitamente che egli non si considera più al loro servizio nel compiere la propria missione, ma ubbidisce ad un imperativo più alto e certo non contestabile: egli è al servizio di Cristo e compie la sua missione esplorativa nel nome ed in funzione della propria fede religiosa: Ed è ugualmente significativo e dimostrativo il fatto che in quello stesso mese di febbraio del 1502 egli abbia indirizzato una lettera al papa Alessandro VI (non importa se non è dimostrato che sia stata effettivamente inoltrata), nella quale dichiara apertamente di compiere la propria missione a vantaggio ed al servizio della propria fede cattolica, chiedendo perciò l'appoggio, per tramite papale, «de todos los superiores de cualquier orden de San Benito, de Cartuxa, de San Hierónimo, de Menores et Mendicantes», sperando «en Nuestro Señor de divulgar su Santo Nombre y Evangelio en el universo».

La spedizione alle Indie – scrive Colombo al papa – «se tomó con fin de gastar lo que d'ella se oviesse en presidio de la Casa Sancta a la Sancta Iglesia». Egli avrebbe potuto ripagarla ai suoi sovrani con 120 quintali di oro, se fossero state esaudite le sue richieste. «Sathanás ha destorbado todo esto y con sus fuerças ha puesto esto en término que non haya effecto, si Nuestro Señor non lo ataja». Perciò egli compie la quarta impresa non tanto o non soltanto per la conoscenza più approfondita delle Indie; ma soprattutto per chiarire che tutta la sua avventura oltreoceanica è stata indirizzata essenzialmente allo scopo della diffusione della Santa Fede nelle terre al di là dell'Oceano, quali che esse siano: impero del Gran Khan o – come probabilmente Colombo ad un certo momento sospettò – un «otro mundo», del tutto ignoto ed ignorato, e non soltanto già noto – quello del Catai – ma prima non raggiunto.

La parte finale della lettera di Colombo esprime ai sovrani l'alto concetto che egli ha di se stesso e della propria impresa, e si collega alla citata lettera, del medesimo mese di febbraio, al papa Alessandro VI, al quale Colombo chiede di essere assistito, nel proprio compito, dall'Ordine di San Benedetto o da quello della Certosa o da quello di San Girolamo o da quello dei Minori o da quello dei Mendicanti. Colombo, sottraendosi idealmente ai legami giuridici con i sovrani di Spagna, si pone idealmente, in virtù della missione da lui compiuta, sotto la tutela della Sede Apostolica, con la nuova formula di sottoscrizione, ideata tra il terzo e il quarto viaggio, con cui egli giustifica, anche legalmente, oltre che

idealmente, la sua sottrazione di obbedienza – per così dire – ai suoi sovrani ispanici.

Non possiamo in proposito dimenticare, per meglio comprendere l'atteggiamento dell'Ammiraglio, il valido contributo del papa Borgia al prosperare delle missioni verso il nuovo mondo, le sue concessioni di grandi privilegi ai missionari della nuova cristianità, la protezione da lui accordata agli Ordini religiosi, a cominciare da quello, recente, di San Francesco di Paola, il suo impegno nella difesa della purezza della dottrina cattolica contro l'imperversare delle eresie. In tutto ciò Cristoforo Colombo evidentemente confidava per l'accoglienza della sua professione di fede nell'intento del quarto suo viaggio come viaggio missionario, sostenuto appunto dagli Ordini religiosi. E certo lo raggiunse l'eco – manifestazione della magnificenza e del potere del pontefice – della solennità del giubileo del 1500, con le moltitudini dei pellegrini, accorsi a Roma da ogni parte del mondo.

Egli ha desiderato, dopo la scoperta, e lo dichiara al papa – crediamo in perfetta buona fede – di recarsi a Roma a rendere conto delle sue imprese al pontefice, ma ne è stato impedito dall'incarico, subito affidatogli dal Re e dalla Regina «para descobrir y ganar todo»: dove sembra di avvertire il rammarico per le tante imprese condotte e le tante scoperte compiute con un fine materialisticamente terreno, propugnato dai suoi sovrani. Richiamandosi al terzo viaggio nell'emisfero australe, egli ha creduto e crede «aquello que creyeron y creen tantos sanctos y sacros theólogos: que allí en la comarca es el Paraíso Terrenal», ma «la necessitad», in cui aveva lasciato i suoi fratelli «y aquella gente», gli impedì di «esperimentar más essas partes» e «más andar a ellos»: dove sembra di avvertire, oltre ad un sincero rammarico, anche la raggiunta possibilità di trovare l'ubicazione del Paradiso Terrestre. Di tante imprese egli ha tenuto commentari alla guisa di Giulio Cesare e sarà lieto quando potrà presentarli al Santo Padre perché essi sono tutt'uno, nell'intento e nell'offerta che ora egli ne fa al pontefice, con questo quarto viaggio che egli sta per iniziare «en nombre de la Sancta Trinidad, el cual será a su gloria y honra de la Santa Religión Cristiana».

Tutto ciò si collega, in una tematica univoca, anche alla lettera di Colombo al figlio Diego prima del quarto viaggio, nella quale l'Ammiraglio si richiama al «servicio de Nuestro Señor a pobres necesitados y parientes ante que a otros». Dove appare esplicita la sua sollecitudine, espressa anche in altri suoi scritti, per gli uomini di povera condizione che sono stati partecipi delle sue imprese. Ed egli ricorda al figlio che tutti coloro con cui egli abbia a trattare, dal più elevato al più modesto, sono «pueblo de Dios, Nuestro Señor», e tutti egli dovrà trattare allo stesso modo. Dovrà anche considerare con molto amore i sovrani, nonostante i contrasti che egli, don Cristoforo, ha con loro avuto ed i memoriali che ha a loro inviato. Al figlio Diego egli si raccomanda perché l'amico frate Gaspare Gorricio, monaco certosino nel monastero di Las Cuevas di Siviglia, si adoperi affinché «se le traya el Breve del Santo Padre para poder salir a entender a *sus* cosas; y en esta empresa de las Indias» si possa dimostrare la «santa fe y gasta en esto cuanto fuere menester».

I sovrani recepirono il messaggio: non poterono negare apertamente la quarta missione, ma vi frapposero difficoltà e lasciarono che essa si svolgesse in realtà senza il loro effettivo apporto, negando addirittura a Colombo l'approdo nella Española. Forse si sperò, nei circoli di corte, che Colombo più non tornasse da quel viaggio, da lui compiuto, in certo modo, al di fuori della sfera della supremazia regale. Fu un viaggio disperato, il più difficile e drammatico di tutte le imprese del Nostro: e però in certo modo esso rappresenta il punto massimo della simbolizzazione colombiana e, nel tempo stesso, la più apparente percezione, da parte sua, di essere arrivato sulla soglia della parte ancora ignota del mondo: in prossimità dell'altro grande Oceano, percorso poi soltanto una ventina d'anni più tardi da Ferdinando Magellano.

Un viaggio disperato: già il 29 giugno, giungendo a Santo Domingo, dove il governatore Ovando, probabilmente dietro istruzione superiore, non gli consentì l'ingresso nel porto, Colombo, che già aveva sperimentato l'uragano che nell'ottobre del 1495 colpì la Isabela (ma egli non ne parla) [32], preavvertì la tempesta che poi distrusse la grande flotta, diretta a Siviglia con Bobadilla, Francisco Roldán ed il re indio Guarionex, e dalla quale egli scampò, grazie appunto alla sua maestria nautica ed alla sua esperienza nella percezione del tempo avverso:

«La tormenta era terrible, y en aquella noche me desmembró los navíos; a cada uno llevó por su cabo sin esperanças salvo de muerte; cada uno d'ellos tenía por cierto que los otros eran perdidos [...]. E con esta tormenta assí a gatas me llegué a Janahica. Allí se mudó de mar alta en

[32] P.E. Taviani, *I viaggi di Colombo ... cit.*, pp. 347-348.

calmería y grande corriente, y me llevó fasta el Jardin de la Reina sin ver tierra. De allí, cuando pude, navegué a la tierra firme, adonde me salió el viento y corriente terrible al opósito. Combatí con ellos sesenta días, y en fin no lo pude ganar más de setenta leguas.

En todo este tiempo no entré en puerto ni pude, ni me dexó tormenta del çielo, agua y trombones y relámpagos de continuo, que parecía el fin del mundo. Llegué al cabo de Gracias a Dios y allí me dio Nuestro Señor próspero el viento y corriente. Esto fue a doce de Septiembre. Ochenta y ocho días avía que no avia dexado espantable tormenta, atanto que no vide el sol ni estrellas por mar, que a los navíos tenía yo abiertos, a las velas rotas, y perdidas anclas y xarcia, cables con las barcas y muchos vastimentos, la gente muy enferma y todos contritos y muchos con promesa de religión, y no ninguno sin otros votos y romerías. Muchas vezes avían llegado a se confessar los unos a los otros. Otras tormentas se an visto, mas no durar tanto ni con tanto espanto».

Coinvolto negli uragani, che, tra giugno ed ottobre, soprattutto in settembre ed ottobre, si scatenano sul Mar dei Caraibi, Cristoforo Colombo fu il primo dei navigatori europei a conoscere gli enormi vortici di nuvole che ruotano intorno all'*occhio*, intorno al quale le nuvole si dispongono a fasce in cumuli o nembi. Una nuova esperienza marinara, per di più affrontata in gravi condizioni di salute: è perciò pienamente comprensibile che l'Ammiraglio si diffonda ampiamente, nella relazione del quarto viaggio, in descrizioni che raggiungono punti di intensa efficacia (ed è, questo, uno dei pregi della sua relazione):

«Nueve dias anduve perdido sin esperança de vida. Ojos nunca vieron la mar tan alta, fea y hecha espuma. El viento no era para ir adelante ni dava lugar para correr haçia algún cabo. Allí me detenía en aquella mar fecha sangre, herviendo como caldera por gran fuego. El cielo jamás fue visto tan espantoso. Un día con la noche ardió como forno, y assí echava la llama con los rayos, que cada vez mirava yo si me havía llevado los másteles y velas. Venían con tanta furia y espantables, que todos creíamos que me avían de fundir los navíos. En todo este tiempo iamás cessó agua del cielo, y no para dezir que llovía, salvo que resegundava otro diluvio. La gente estava ya tan molida, que desseavan la muerte para salir de tantos martirios. Los navíos ya avían perdido dos vezes las barcas, anclas, cuerdas y estavan aviertos, sin velas».

Poi nell'isolamento della Giamaica, perdute le navi, sembra che non vi sia più speranza: «Aya missericordia agora el cielo y llore por mi la tierra [...]: aislado en esta pena, enfermo, aguardando

cada dia por la muerte y cercado de un cuento de salvajes y llenos de cricidad y enemigos nuestros, y tan apartado de los Sanctos Sacramentos de la Santa Iglesia, que se alvidara d'esta ánima si se aparta acá del cuerpo. Llore por mi quien tiene caridad, verdad y yustiçia».

Ma al rientro in patria, egli ritorna sul suo tema della missione compiuta per volontà divina, e presenta in una lettera del giugno 1505 allo stesso Re come un miracolo la vicenda della flotta di Ovando, affondata alla *Hispaniola* dalla tempesta per punizione divina – come egli credette –, mentre egli stesso ne era scampato con le sue quattro navi:

«Yo lo dixe, y que en las reales manos de Vuestra Alteza estava el quitar o poner, y que todo sería bien hecho. La governaçión y possessión en que yo estava es el caudal de mi honra; injustamente fui sacado d'ella. Grande tiempo a que Dios Nuestro Señor no mostró milagro tan público: que el que lo hizo, le puso, con todos los que le fueron en ayuda a esto, en la más escogida nao que avía en treinta y cuatro, y en la mitad d'ellas e a salida del puerto le enfundió, que ninguno de todos ellos le vido en qué manera fue ni como».

* * *

Nei quattro viaggi dell'Ammiraglio si compie il suo ciclo storico nel quadro delle esplorazioni geografiche, che infine lo portarono sino all'avamposto panamense dell'Oceano Pacifico; nell'esperienza del mare, che lo mise di fronte alla terrificante realtà degli uragani caraibici; nella tremenda avventura d'un viaggio che non sembrò più consentire il ritorno, soprattutto nell'evoluzione della tematica del pensiero religioso, permeato di crescente afflato mistico e di ascesa concettuale nella prospettiva dell'esecuzione di una missione, voluta dalla Provvidenza divina [33].

Al di là delle sue convinzioni fideistiche, Colombo per primo produsse la dimostrazione della concreta realtà della configurazione del globo terrestre, senza più l'invalicabile mistero dell'Oceano infinito, affrontando altresì il connesso problema dell'assetto politico non solo dello spazio terrestre, ma anche di quello marittimo, seppure ritenendolo limitato al solo unico Oceano a lui noto.

[33] G. PISTARINO, *Sulla tematica dei viaggi di Cristoforo Colombo*, in «Atti della Accademia Ligure di Scienze e Lettere», LIV (1997), Genova 1998, pp. 323-336.

Anticipando una tematica del tutto moderna, pose il dominio del mare, del grande mare, come fattore essenziale delle grandi potenze (noi diremmo delle superpotenze), che sono per lui la Spàgna ed il Portogallo, secondo il concetto classico della sovranità sul mare come proiezione di quella sulla terra limitrofa, contemperata dalla suprema potestà della Chiesa, vicaria di Cristo, sulle *terrae incognitae*.

In questa sua configurazione della realtà del nostro pianeta cercò addirittura di recuperare, attraverso la vicenda dei viaggi delle esplorazioni geografiche, alla realtà dell'ambiente e della storia terrestre, in modo conseguente, il tema biblico del «giardino d'Oriente, nella regione di Eden» (*Genesi*, 1, 7-10), che egli, ritenendosi giunto sulla soglia dell'Asia, collocò al di là dell'Oceano, contro tutte le interpretazioni fino allora tentate.

Con il primo viaggio oceanico Cristoforo Colombo consegue l'effettiva valenza del titolo di Ammiraglio del Mare Oceano, non solo con i conseguenti derivati economici, ma altresì nell'acquisto di una propria autorità di giudizio definitorio nella delimitazione dello spazio marittimo pertinente alla sovranità della Spagna: egli viene nominato dai suoi sovrani Viceré e Governatore del Mare Oceano, Isole e Terraferma, con diritto ereditario nella trasmissione dei titoli; viene altresì considerato come un diletto figlio della Sede Apostolica nell'emanazione delle "bolle" alessandrine del 1493. Il primo sbarco nelle terre d'oltre Oceano e le prime puntate esplorative nell'interno comportarono subito le prime delusioni, probabilmente anche i primi sospetti, di fronte alla differenza tra quanto egli aveva sotto gli occhi e le immagini trasmesse da Marco Polo e dai mercanti occidentali sull'impero del Gran Khan tra Due e Trecento.

Nel secondo viaggio si passa dall'esplorazione alla conquista, all'occupazione territoriale, alla colonizzazione armata. L'Ammiraglio, al fine di potersi più facilmente aprire il cammino tra i nativi, assume il simbolo del suo famoso criptogramma, sul modello delle tavole di potere dei messaggeri dell'Impero mongolico, non però nel nome dei propri sovrani, ma nel simbolo del suo credo cattolico e quindi della *Directa potestas in temporalibus* della Sede Apostolica, alla quale compete la suprema autorità sulle *terrae incognitae* o non soggette a principe cristiano. È il primo passo della transizione dal quadro della potestà terrena dei sovrani spagnoli alla superiore configurazione della missione compiuta e da compiersi per la propagazione della fede di Cristo ad opera di Colombo stesso, Messaggero della Trinità. La ricerca dell'incontro con il grande imperatore d'Oriente da vicenda effettuale si trasforma in una sorta di mito nell'episodio di un presunto incontro con il leggendario Prete Gianni: il che propose all'Ammiraglio la convinzione di essere giunto in un Paese diverso da quello del Gran Khan.

Il sospetto diventa pressoché certezza con il terzo viaggio, quando per giustificare, di fronte alla tradizione biblica e dei Padri della Chiesa, oltre che degli *Auctores*, l'esistenza d'un «otro mundo», non al di fuori, ma nell'interno di quello terrestre, Colombo si giova della presunta e possibile esistenza del Paradiso Terrestre, in prossimità delle terre da lui esplorate dopo l'impatto con un grande fiume (l'Orinoco), da porsi all'origine dei quattro già noti alla tradizione cristiana: Gange, Tigri, Eufrate, Nilo.

Alla ricerca di questo «otro mundo» deve probabilmente porsi un intento del quarto viaggio: il quale perciò, soprattutto dopo l'infausta conclusione del terzo con l'arresto dell'Ammiraglio per ordine reale, non si pone più come una missione esplorativa e conquistatrice in esecuzione di progetti dei Re Cattolici, ma come una missione religiosa, sotto la tutela della Sede Apostolica, in una terra non da conquistare, ma da evangelizzare proprio per opera di colui che più non si vale del titolo ufficiale di Ammiraglio, ma si autoqualifica come apostolo di Cristo. Non è esasperazione mistica: è consapevolezza dell'attuazione di un compito storico.

La delusione ed il pericolo mortale in quest'ultimo viaggio e lo stesso mutato atteggiamento della Sede Apostolica con la successione di Giulio II ad Alessandro VI nel 1503, dopo il breve pontificato di Pio III, a cui si aggiunse la morte della Regina nel 1504, lo portarono alla ricerca di nuovi rapporti con re Ferdinando e con la famiglia reale. Ma non dismise nei suoi scritti l'appellativo di *Christo Ferens*, che aveva sostituito quello di "El Almirante" e con il quale egli continuò a sottoscrivere anche le lettere al figlio Diego [34].

[34] La lettera di Cristoforo Colombo al re Ferdinando del giugno 1505, pervenutaci in copia, non presenta nessuna sottoscrizione, e così pure quella indirizzata al re Filippo d'Asburgo ed alla regina Giovanna, essa pure pervenutaci in copia. Così non possiamo sapere se Colombo manenesse anche con i sovrani la propria autenticazione con il criptogramma e la formula *Christo Ferena*, utilizzati anche nella corrispondenza verso il figlio Diego. Nel testamento del 1505, riprtuto tale e quale nel 1506, e firmato con *Christo Ferens*, egli esprime le proprie generalità con tutti i titoli: «don Cristóbal Colón, Almirante e Visorey e Governador General de las islas e tierra firme de las Indias descubiertas e por descubrir».

Sul letto di morte, il 19 maggio 1506, quando confirma il suo ultimo testamento e codicillo del 1505 l'Ammiraglio, che si firma anche qui come *Christo Ferens*, riprendendo un'affermazione, già espressa nella lettera a doña Juana de la Torre del 1500-1501, ripete che le Indie erano cosa sua, perché le Loro Maestà gli avevano fornito soltanto una parte della somma necessaria per compiere la spedizione al di là delle 100 leghe dalle isole Azzorre e del Capo Verde. Se anche egli entra qui in una sorta di contabilità a favore dei suoi eredi, l'affermazione, più che sul computo economico, trova la sua profonda validità in un semplice inciso, ma di grande pregnanza storica, sulla consapevolezza di avere raggiunto un mondo sconosciuto: «Las Indias eran ignotas e ascondido el camino»: egli le aveva date ai suoi sovrani «por la voluntad de Dios Nuestro Señor».

Si era per lui compiuto un disegno divino.

ELLEN WIDDER
Tubinga

I VIAGGI DI IMPERATORI, PRINCIPI E SOVRANI NEL TARDO MEDIOEVO

«I tedeschi sono un popolo di viaggiatori», o così perlomeno li descrive regolarmente la stampa all'inizio di ogni stagione estiva. I viaggi e il settore turistico sono un fattore economico di primaria importanza. Le spiagge dell'Adriatico affollate di pallidi teutonici ne sono una convincente testimonianza. Di solito gli storici tedeschi non si possono definire rappresentanti di una società caratterizzata sempre più dal tempo libero. Eppure sembra che il fenomeno dei viaggi abbia lasciato delle tracce nell'ambito della ricerca sul Medioevo. Nel 1992 Peter Moraw, uno dei luminari della medievistica tedesca, definì i viaggi medievali come «parte di quell'ondata di medioevo che da circa dieci anni ha lasciato nei paesi di lingua tedesca tracce visibili persino nelle vetrine delle librerie» [1].

Senza dubbio, questa fu un'osservazione importante. Se si guarda alla ricerca in lingua tedesca, si può dire che il XXXV Congresso degli storici tedeschi tenutosi a Berlino nel 1994 ha aperto nuove prospettive [2]. Infatti, una delle 29 sezioni trattava il tema «I viaggi del tardo medioevo». Questo contributo fu pubblicato l'anno successivo [3]. Almeno dal 1986, quando Norbert Ohler pubblicò il libro *Viaggiare nel Medioevo*, rivolto ad un pubblico più ampio [4], si è notato un aumento notevole delle pubblicazioni in

[1] «...Teilstück jener Mittelalterwelle, die seit ungefähr zehn Jahren in den deutschsprachigen Ländern bis in die Schaufenster der Buchhandlungen hinein ihre Spuren hinterlassen hat»; P. Moraw, *Reisen im europäischen Spätmittelalter im Licht der neuren historischen Forschung*, in *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, a cura di X. Von Erzdorff e D. Neukirch, Amsterdam-Atlanta 1992 («Chloe. Beihefte zur Daphnis» 13), pp. 113-139, p. 113 e sgg., citazione p. 113.

[2] Già nel 1983 fu pubblicata la raccolta: *Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter*, a cura di H.C. Peyer, München-Wien 1983 («Schriften des Historischen Kollegs, Kolloquien», 31).

[3] *Unterwegssein im Spätmittelalter*, a cura di P. Moraw, Berlin 1985 («Zeitschrift für historische Forschung», Beih. 1).

[4] N. Ohler, *Reisen im Mittelalter*, München-Zürich 1986 (2ª ed. 1988).

merito all'argomento. Raccolte significative sono: *Migrazione nella società feudale* [5]; *Viaggi e conoscenza del mondo nella letteratura tedesca del Medioevo* [6]; *Viaggi e letteratura di viaggio nel Medioevo e nella prima Età moderna* [7]; *Essere straniero nel Medioevo* [8] ed, infine, *Viaggi su lunghe distanze nel Medioevo* [9].

Si può affermare giustamente che il romanzo *Il nome della rosa*, pubblicato nel 1980, abbia dato inizio a questa «ondata medievale«. Nella prima metà degli anni ottanta il libro di Umberto Eco fu accolto da un'ampia cerchia di lettori. Secondo il rinomato *Kindlers Literaturlexikon*, è considerato tutt'oggi il «"Kultroman" degli anni ottanta». Con più di otto milioni di copie nel mondo ha ottenuto «un'imprevista diffusione nell'epoca della digitalizzazione dei media» [10]. Anche *Il nome della rosa* racconta la storia di un viaggio. Nel novembre del 1327, il giovane novizio Adson van Melk e il francescano inglese William da Baskerville giungono dopo un lungo viaggio ad un monastero dell'Italia del Nord, dove si fermano per sette giorni. A questo punto non deve interessare la mobilità monastica, e ancor meno quella immaginaria, in quanto il romanzo offre altri punti di collegamento al nostro tema. Il contesto scelto da Eco per il viaggio dei due monaci è l'imminente discesa in Italia del re tedesco Ludovico il Bavaro. Questa spedizione – qui ci ritroviamo quasi nel campo della testimonianza storica – riguardava direttamente gli interessi del papato di Avignone, degli stati italiani e dei francescani

[5] *Migration in der Feudalgesellschaft*, a cura di G. Jaritz e A. Müller, Frankfurt/M.-New York 1988 («Studien zur historischen Sozialwissenschaft», 8).

[6] *Reisen und Welterfahrung in der deutschen Literatur des Mittelalters*, a cura di D. Huschenbett e J. Margetts, Würzburg 1991 («Würzburger Beiträge zur deutschen Philologie», 7).

[7] *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der frühen Neuzeit*, a cura di X. Von Erzdorff e D. Neukirch, cit. Vedi anche la monografia di E. Schubert, *Fahrendes Volk im Mittelalter*, Bielefeld 1995.

[8] *Fremdheit und Reisen im Mittelalter*, a cura di I. Erfen e K.-H. Spiess, Stuttgart 1997.

[9] *Fernreisen im Mittelalter*, a cura di F. Reichert, München 1998 («Das Mittelalter», 3, 2). Si veda inoltre la bibliografia pubblicata dal 1994: *Europäische Reiseberichte des späten Mittelalters. Eine analytische Bibliographie*, a cura di W. Paravicini, I: *Deutsche Reiseberichte*, con la collaborazione di Ch. Halm, Frankfurt/M. 1994 («Kielest Werkstücke» D, 5); II: *Französische Reisenberichte des späten Mittelalters*, con la collaborazione di J. Wettlaufer, Frankfurt/M. 1999 («Kieler Werkstücke», D, 12).

[10] «... eine im Zeitalter elektronischer Medien nicht geahnte Breitenwirkung»: G. Wil, *Umberto Eco, Il nome della rosa*, in *Kindlers neues Literatur-Lexikon*, a cura di W. Jens, Studienausgabe, V, München 1996, pp. 20-23, citazione p. 22.

spirituali protetti dal re tedesco della dinastia di Wittelsbach, e suscitò violente reazioni. Il passaggio dalla *fiction* alla realtà può essere molto breve.

Prima di avvicinarmi ai viaggi di imperatori, principi e sovrani dal punto di vista dello storico, mi sembrerebbe utile menzionare alcuni concetti della storiografia sull'argomento. Peter Moraw, nel suo già citato saggio sui viaggi nel tardo medioevo, distingueva due linee principali: accanto all'interesse attuale c'è sempre stata una lunga tradizione della medievistica tedesca riguardante i viaggi. Moraw ha sicuramente ragione, se si pensa alla lunga tradizione della ricerca sugli itinerari in Germania. Ma anche in essa egli notò un «processo di recupero» della medievistica tedesca. Ritenne la «fase classica» (fino agli anni Settanta) «unilaterale e debole» [11], in quanto non aveva mai considerato i viaggi come tema a sé stante. Per molti l'itinerario come strumento di verifica dell'attendibilità dei documenti era molto più importante di quanto non fosse come espressione dell'azione politico-costituzionale, e anche se lo sguardo cadeva su quest'ultimo aspetto, venivano messe in secondo piano le apparentemente banali questioni connesse con l'ampio e complesso quadro tecnico-organizzativo del viaggio, con le funzioni svolte, con le conseguenze della mobilità del sovrano [12].

Visto il carattere internazionale di questo convegno mi sembra necessario allontanarsi dall'ambito tedesco considerando il fenomeno su più larga scala. Dal punto di vista internazionale, infatti, l'interesse per i viaggi si è sviluppato differentemente nei paesi europei, risvegliandosi in tempi diversi [13]. Nel 1987, lo storico francese Robert-Henri Bautier lamentava la mancanza della storia

[11] «... auch [für] einseitig und schmalbrüstig ...»: P. Moraw, *Reisen im europäischen Spätmittelalter* ... cit, p. 113 sgg.

[12] «Das Itinerar als fälschungkritisches Werkzeug zum Beispiel war vielen wichtiger denn als Ausdruck des politischen und Verfassungshandelns, und wenn schon dieses in den Blick kam, so drängte es die banal erscheinende Frage nach allgemeinen und umfassenden und praktisch-technischen Rahmenbedingungen, Funktionen und Folgewirkungen der beweglichen Existenz des Herrschers in den Hintergrund», P. Moraw, *Reisen im europäischen Spätmittelalter* ... cit., p. 113 e sgg.; vedi anche I. Erfen, *Einführung. Fremdheit und Reisen. Positionen der Forschung*, in *Fremdheit und Reisen im Mittelalter*, a cura di I. Erfen e K.H. Spiess, Stuttgart 1997, pp. 1-5, qui p. 2; P. Moraw, *Reisen im europäischen Spatmittelalter* ... cit., pp. 113 sgg.; vedi anche I. Erfen, *Einführung. Fremdheit und Reisen.* cit., pp. 1-5, p. 2.

[13] Per l'Italia vedi: *I viaggi della storia*, Bari 1988. Per la penisola iberica: *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente Medieval*, Pamplona, 1991. Per la Slovenia:

delle strade francesi come uno dei problemi principali della storia economica e sociale francese del medioevo [14]. Ricerche come quella del belga Henri Pirenne oppure l'opera monumentale di Friedrich Bruns e Hugo Weczerka sulle strade commerciali anseatiche [15], erano secondo lui l'esempio da seguire. Così Bautier si limitò agli aspetti economici e sociali.

Gli altri studiosi francesi di medievistica, non considerando la scuola delle *Annales*, si dedicarono piuttosto allo stato, al re, all'amministrazione e alla capitale Parigi, e ciò come diretta conseguenza del centralismo francese. Il re che viaggia – senza parlare del principe [16] – non ha un ruolo importante nella medievistica francese [17]. Nel 1995 sono state pubblicate le relazioni del 26° congresso della *Societé des historiens médiévistes de l'enseignement supérieur* sul tema «Voyage et voyageurs au Moyen Age» [18] e nel 1998 è uscito il libro di Jean Verdon dal titolo *Voyageurs au Moyen Age* che dà una panoramica sull'argomento in questione [19].

M. Kosi, *The travelling Middle Ages. Roads, Travellers and Traffic in Slovenian Territory from Antiquity to the 16th Century*, Ljubljana 1998 («ZRC Series» 20).

[14] R.-H. Bautier, *La route française et son évolution au cours du Moyen Age*, in Académie royale de Belgique. «Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et Politiques», 73/1-2 (1987), pp. 70-104, p. 71 sgg. Vedi anche: N. Coulet, *Les hôtelleries en France et en Italie au bas Moyen Age*, in «Flaran», 2 (1980), pp. 181-205; N. Coulet, *Propriétaires et exploitants d'auberges dans la France du Midi au bas Moyen Age*, in *Gastfreundschaft* ... cit., pp. 119-136.

[15] F. Bruns, H. Weczerka, *Hansische Handelsstraßen*, Teil 1: *Atlas*, con la collaborazione di H. Weczerka, Köln-Graz 1962; Teil 2: *Textband*, predisposto da F. Bruns e H. Weczerka, Weimar-Köln 1966; Teil 3: *Register*, con la collaborazione di E. Engel e H. Weczerka, Weimar-Köln 1968, («Quellen und Darstellungen zur hansischen Geschichte», NF 13).

[16] Vedi: H. Dubois, *Un voyage princier au XIVe siècle (1344)*, in *Voyage et voyageurs au Moyen Age. 26e Congrès de la Société des historiens médievistes de l'Enseignement supérieur public (Aubazine-Limoges 1995)*, Paris 1996, pp. 71-92.

[17] Vedi: B. Guenée, *L'occident aux XIVe et XVe siècles. Les États*, 5^a ed. Paris 1993, pp. 36 sgg., xxi seg., pp. 189-204; R.-H. Bautier, *La route française* ..., cit., p. 83 sgg.; *Représentation, pouvoir et royauteé à la fin du Moyen Age*, a cura di J. Blanchard, Paris 1995. Per i viaggi dei sovrani francesi, si veda ad esempio: W. Paravicini, *Die Residenzen der Herzöge von Burgund*, 1363-1477, in *Fürstliche Residenzen im spätmittelalterlichen Europa*, a cura di H. Patze e W. Paravicini, Sigmaringen 1991 («Vorträge und Forschungen», 36), pp. 207-263. Per la Spagna vedi: A.J. Martín Ducque, *Monarcas y cortes itinerantes en el raino de Navarra*, in *Viajeros, peregrinos, mercaderes* ... cit.

[18] *Voyage et voyageurs au Moyen Age* ... cit.

[19] J. Verdon, *Voyager au Moyen Age*, s.l. 1998.

L'interesse per i viaggi nei paesi anglosassoni è tradizionalmente più spiccato in confronto alla ricerca francese. Se si considerano le pubblicazioni sui viaggi dei re e dei principi inglesi, si possono fare le seguenti osservazioni: da un lato la maggior parte degli storici viene dal continente [20], dall'altro si tratta di viaggi straordinari – per esempio nelle regioni baltiche [21] – e non di viaggi del re in Inghilterra [22].

Per gli Stati Uniti d'America i viaggi assumono un significato particolare. Almeno due sono essenziali per l'identità americana. Ancora nel tardo medioevo, il viaggio di Cristoforo Colombo rese possibile la scoperta dell'America, mentre, in età moderna, la traversata dei Pilgrim Fathers a bordo del Mayflower è fondamentale per la tradizione anglosassone del Nordamerica [23]. Meno chiara, però presente nell'opinione pubblica a tal punto che si è giunti alla falsificazione di fonti archeologiche, è la scoperta vichinga dell'America nell'XI secolo [24]. Questi viaggi si possono addirittura considerare come "miti" degli Americani. Sono essenziali per l'identità dei WASP's (White Anglo-Saxon Protestants). Ma anche l'identità di altri gruppi della popolazione americana si deve a viaggi, quali ad esempio la traversata dell'Atlantico dall'Africa al Nuovo Continente sulle navi negriere [25]. In ogni caso, secondo l'immagine comune, essi erano degli arditi visionari oppure degli oppressi, che dopo un lungo viaggio nel nuovo mondo o vi fondarono la loro esistenza oppure, come nel caso degli schiavi, lottarono a lungo per conquistare la libertà. Si può dire quindi che i viaggi sono simbolo di processi sociali molto complessi. Non è un caso che

[20] K.-U. Jäschke, *Nichtkönigliche Residenzen im spätmittelalterlichen England*, Sigmaringen 1990 («Residenzenforschung», 2).

[21] W. Paravicini, *Die Preußenreisen des europäischen Adels*, 2 voll., Sigmaringen 1989, 1995 («Beihefte der Francia», 17/1 e 17/2).

[22] M. Rowling, *Everyday Life of Medieval Travellers*, New York 1989 (1^a ed. 1971), pp. 47-64. I re inglesi del tardo medioevo non sono menzionati in *Travel and Travellers of the Middle Ages*, a cura di A. Percival, Newton, 1949^3. Per la prospettiva archeologica vedi: J. Steane, *The Archeology of the Medieval English Monarchy*, Londra-New York 1993, 1998^2, pp. 71-116.

[23] Vedi W. Bradford (a cura di), *Histories and narratives*, New York 1986 («A library of American Puritan writings», 9).

[24] T. Magnússon (a cura di), *Neue Länder im Nordatlantik*, in *Wikinger, Waräger und Normannen. Die Skandinavier und Europa 800-1200*, a cura di W. Menghin, Berlin 1992, pp. 58-61, pp. 59 sgg.; M. Kurt, *Amerika [1]*, in *Lexikon des Mittelalters*, I, München-Zürich 1980, col. 527 sgg.

[25] H. Thomas, *The Slave Trade. The History of the Atlantic Slave Trade 1440-1870*, London 1997.

proprio nell'ambito della sociologia statunitense, all'inizio del secolo, si sia sviluppata la ricerca sulla migrazione [26]. Quindi non c'è da stupirsi se la repubblica americana non si è interessata ai viaggi dei sovrani [27].

Queste osservazioni ci fanno capire l'importanza dell'argomento. Accanto alla "ondata medievale" rilevata da Moraw e agli approcci tradizionali, a partire dagli anni ottanta abbiamo a che fare con una mobilità finora completamente ignorata. Il mondo della vecchia Europa è soggetto a movimenti. In Germania per esempio si è notato che i cosiddetti «Gastarbeiter» "lavoratori ospiti" arrivati nel Paese per motivi economici, non sono più da considerarsi tali, in quanto i loro figli e loro con essi, si sono integrati nella società tedesca. Rifugiati dall'Albania, dall'ex-Jugoslavia e dal mondo intero e persone che vorrebbero partecipare all'immensa ricchezza della società europea affluiscono nell'Europa industrializzata, provocando dibattiti politici e sociali.

Tali esperienze portano gli studiosi a riflettere – consapevolmente o no – su particolari problematiche. Quindi chi si occupa del tema "Viaggiare nel medioevo", non si dedica a qualcosa che è di moda. Riflettere sui motivi, sulle ragioni e sulle dimensioni dei viaggi medievali, ci fa dubitare che la società occidentale sia per principio una società immobile. In questo modo la ricerca medievale può adempiere alla sua funzione sociale: formulare critiche all'identità dominante della fine del XX secolo.

Dall'ambito della politica mondiale, torniamo ora a parlare dei viaggi di imperatori, principi e sovrani nel tardo medioevo. La componente tradizionale più lunga e influente è, come si è già detto, la ricerca degli itinerari. Essa fu sviluppata nel XVIII secolo nell'ambito della diplomatica. Jean Mabillon considerò nel quinto libro del *De re diplomatica libri sex* del 1681 i diversi palazzi degli imperatori e dei re franchi come i luoghi nei quali venivano rilasciati i documenti e che perciò appaiono nelle datazioni [28], e nel

[26] H.-J. HOFFMANN-NOWOTNY, *Paradigmen und Paradigmenwechsel in der sozialwissenschaftlichen Wanderungsforschung. Versuch einer Skizze einer neuen Migrationstheorie*, in *Migration in der Feudalgesellschaft* ... cit., pp. 21-42, pp. 21-23.

[27] Il libro dell'americano G.B. PARKS, *The English Traveller to Italy*, I: *The Middle Ages*, Roma 1954 («Storia e Letteratura», 46) riguarda soprattutto il "cultural interchange between England and Italy" (sec. XI); vedi il cap. *Kings and Diplomats* (pp. 277-337).

[28] J. MABILLON, *De re diplomatica libri VI. ... Editio Secunda ab ipso Auctore recognita, emendata et aucta*, Paris 1704, pp. 243-342.

Settecento la verifica dell'autenticità dei documenti attraverso la concordanza di data e luogo con documenti conosciuti, divenne una regola. Nel corso dell'Ottocento questi criteri vennero sistemati e rielaborati in maniera metodica. Il lavoro più completo fu compiuto da Theodor Sickel e Julius Ficker [29]. L'itinerario del sovrano servì quindi come strumento critico alla diplomatica, in quanto criterio per la verifica dei documenti. Visto il loro carattere giuridico e legislativo, si suppone sempre che essi debbano contenere luogo e data di emissione. L'itinerario, in senso diplomatico, corrisponde alla lista cronologica dei diplomi di un sovrano che, aggiunta ad altre fonti, offre chiarimenti sui luoghi di sosta e sulle date di arrivo e di partenza [30]. In ogni caso si tratta di una costruzione dello storico.

La ricerca degli itinerari non dovrebbe essere soltanto mezzo ausiliare della diplomatica [31]. Proprio nella realizzazione cartografica l'itinerario stesso possiede carattere di fonte, perché il quadro dei differenti luoghi, della durata dei soggiorni, delle strade percorse e delle regioni visitate ci apre delle prospettive nella struttura della monarchia medievale. Perché la ricerca degli itinerari medievali sia utile, bisogna però accettare alcune premesse. Il potere nel medioevo veniva esercitato in continuo movimento, in quanto non esisteva un adeguato sistema amministrativo e di comunicazione che ne avrebbe appunto permesso un esercizio sedentario. Allo stesso tempo il re era a capo di una società nobiliare

[29] TH. SICKEL, *Lehre von den Urkunden der ersten Karolinger (751-840)*, Wien 1867 («Acta regum et imperatorum Karolinorum digesta et enarrata», 1), pp. 51-63, e particolarmente pp. 51-55; J. FICKER, *Beiträge zur Urkundenlehre*, 2 voll., Innsbruck 1877, 1878 (rist. Aalen 1966), capp. 1-2, pp. 1-3, cap. 24, pp. 42-44, cap. 117, pp. 190-199, cap. 335, pp. 243 sgg., cap. 338, pp. 248 sgg., cap. 353-359, pp. 269-281, cap. 391, p. 327, capp. 417-419, pp. 361-364, cap. 429, pp. 377 sgg., capp. 452-459, pp. 409-421, capp. 483-492, pp. 452-466.

[30] H. BRESSLAU, *Handbuch der Urkundenlehre für Deutschland und Italien*, 2 voll., Berlin 1912², 1915/31 (rist. Berlin 1969), pp. 39-43; A. HEIT, *Itinerar*, in *Lexikon des Mittelalters*, V, München-Zürich 1991, coll. 772-775.

[31] Per esempio: I. HLAVAČEK, *Das Urkunden- und Kanzleiwesen des böhmischen und römischen Königs Wenzel (IV.) 1376-1419. Ein Beitrag zur spätmittelalterlichen Diplomatik*, Stuttgart 1970 («Schriften der Monumenta Germaniae Historica», 23), Appendice; F. OPPL, *Das Itinerar Kaiser Friederich Barbarossas (1152-1190)*, Wien 1978 («Forschungen zur Kaiser- und Papstgeschichte des Mittelalters. Beihefte der *Regesta Imperii*», 1); M. LÖWENER, *Itinerarforschungals Hilfsmittel zur chronologischen Einordung des Quellenmaterials - dargestellt am Beispiel der Herrschaftsgründung des Deutschen Ordens in Preußen*, in *Fremdheit und Reisen im Mittelalter*, cit., pp. 165-176.

che si aspettava una presenza almeno sporadica del sovrano. Inoltre anche nel tardo medioevo c'erano ancora dei territori imperiali. Per trarre ottimo profitto da questi, era necessaria ugualmente una tale presenza. Dal canto suo il possesso dinastico offriva le risorse, che garantivano un buon sostentamento per la corte in viaggio, e le riserve per un ulteriore allargamento e per una concentrazione progressiva del potere, a condizione di una presenza regolare del sovrano. Nel tardo medioevo erano soprattutto le città che offrivano il massimo della comodità per lui [32].

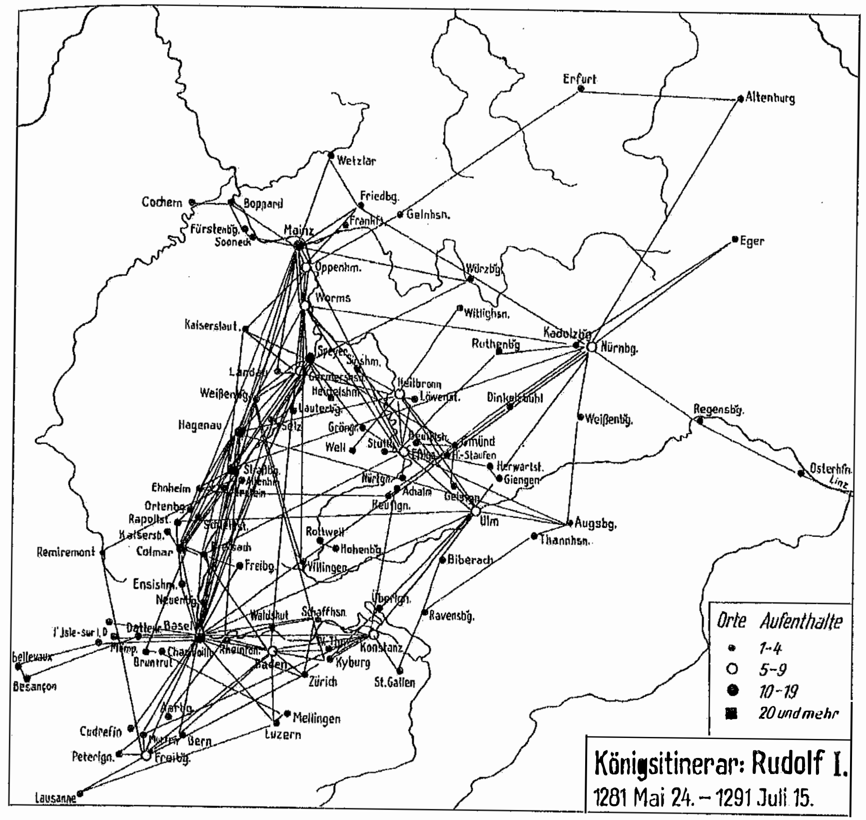
Agli inizi degli anni Quaranta, Theodor Mayer ha dimostrato in uno studio comparativo le possibilità e le dimensioni della ricerca degli itinerari come contributo alla storia costituzionale della monarchia tedesca [33].

Due delle sue carte indicano gli itinerari di due re tedeschi del tardo medioevo: Rodolfo I d'Asburgo (fig. 1) e Ludovico IV di Baviera (fig. 2) [34]. Sono chiaramente riconoscibili i criteri adottati da Mayer, in quanto sono rappresentati solamente i luoghi di permanenza e i collegamenti tra di essi. Non è rappresentato il percorso effettuato. La preferenza di una tale rappresentazione

[32] G. ALTHOFF, *Vom Zwang zur Mobilität und ihren Problemen*, in *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalater* ... cit., pp. 91-111; P. MORAW, *Die Reichsregierung reist. Die deutschen Kaiser von den Ottonen bis zu den Staufern ohne festen Regierungssitz*, in *Die Hauptstädte der Deutschen*, a cura di U. SCHULZ, München 1993, pp. 22-32; H.C. PEYER, *Das Aufkommen von festen Residenzen und Hauptstädten im mittelalterlichen Europa*, in ID., *Könige, Stadt und Kapital. Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters*, a cura di L. SCHMUGGE et al., Zürich 1982, pp. 69-80; H.-C. PEYER, *Das Reisekönigtum des Mittelalters*, *ivi*, pp. 98-115; R. SCHIEFFER, *Regieren ohne Hauptstadt*, in *Zentren, Residenzen, Metropolen in der deutschen Geschichte*, a cura di B.-M. BAUMUNK e G. BRUNN, Köln 1989, pp. 25-38; P. MORAW, *Deutsche Hauptstädte im Mittelalter*, in *Deutsche Hauptstädte - von Frankfurt nach Berlin -*, a cura di B. HEIDENREICH, Wiesbaden 1998, pp. 9-28; K. SCHULZ, *Unterwegssein im Spätmittelalter. Einleitende Bemerkungen*, in *Unterwegssein im Spätmittelalter* ... cit., p. 11; I. SELTMANN, *Zepter und Zügel. Unterwags im Troß der mittelalterlichen Kaiser*, Augsburg 1999; W. PARAVICINI, *Alltag bei Hofe*, in *Alltag bei Hofe*, a cura di ID., Sigmaringen 1995 («Residenzenforschung», 5), pp. 9-30, p. 13; E. WIDDER, *Itinerar und Politik. Studien zur Reiseherrschaft Karls IV. südlich der Alpen*, Köln 1993 («Forschungen zur Kaiser- und Papstgeschichte des Mittelalaters. Beihefte zu J.F. BÖHMER, *Regesta Imperii*», 10), pp. 13-16.

[33] TH. MAYER, *Das deutsche Königtum und sein Wirkungsbereich*, in ID., *Mittelalterliche Studien. Gesammelte Aufsätze*, Sigmaringen 1959, 1971², pp. 28-44 (con appendice di piantine) (1ª ed. in *Das Reich und Europa*, a cura di F. HARTUNG et alii, Leipzig 1941, pp. 51-63).

[34] TH. MAYER, *Das deutsche Königtum* ... cit., *Appendice*.

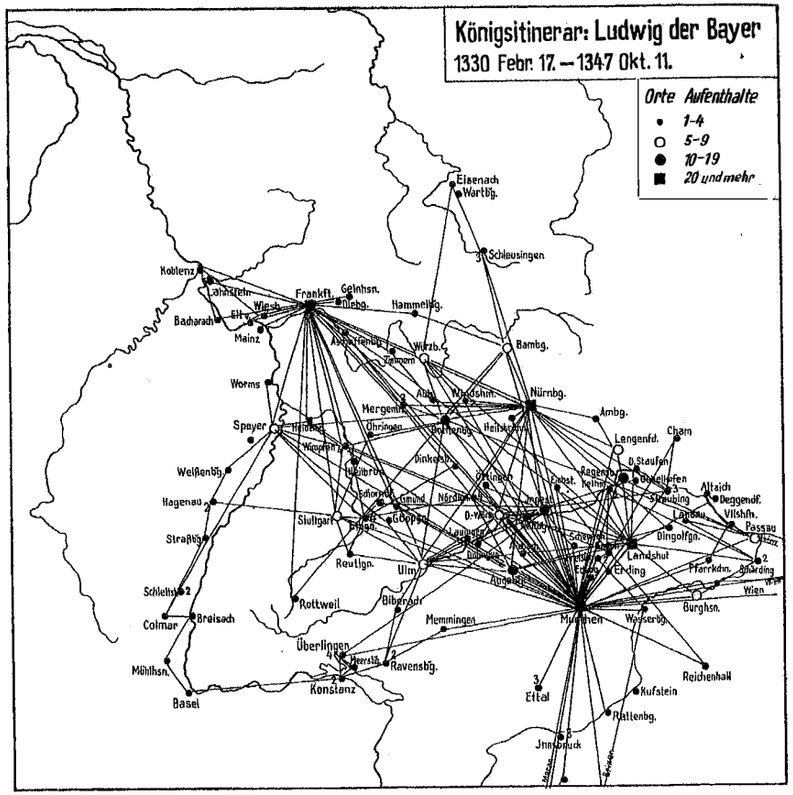


1. *Itinerario del* rex Romanorum *Rodolfo d'Asburgo.* Da TH. MAYER, *Das deutsche Königtum und sein Wirkungsbereich*, in TH. MAYER, *Mittelalterliche Studien. Gesammelte Aufsätze*, Sigmaringen 1959, 2. ediz. Aufl. 1971, pp. 28-44 (appendice)

schematica è giustificabile, primo con la conoscenza insufficiente della rete stradale; secondo, a causa degli enormi intervalli nella documentazione dei singoli luoghi, e terzo con la poca chiarezza sulle altre circostanze del percorso. Così ne risulta una carta geografica che assomiglia piuttosto ad un modello nell'*atelier* di uno stilista.

In ogni caso agli storici costituzionali non interessavano che le conclusioni sull'importanza delle singole regioni per il potere monarchico e queste si possono trarre dalle carte di Mayer. Egli sottolineò soprattutto la perdita di importanza della regione dell'alto Reno nel tardo Medioevo [35]. Questa zona, che in periodo svevo rappresentava la *maxima vis regni* e quindi la regione principale del

[35] *Ivi*, p. 41.



2. *Itinerario del* rex Romanorum *Lodovico di Baviera.* Da: TH. MAYER, *Das deutsche Königtum und sein Wirkungsbereich*, in TH. MAYER, *Mittelalterliche Studien. Gesammelte Aufsätze*, Sigmaringen 1959, 2. ediz. 1971, pp. 28-44 (appendice)

Regno, aveva già perso la sua importanza verso la metà del Trecento, in quanto non più meta preferita dai sovrani.

Gli storici costituzionali di oggi ritraggono questo aspetto in maniera meno drammatica. Non la perdita di diritti imperiali, ma l'importanza di un proprio potere di base è la caratteristica della sovranità della monarchia tardomedievale [36]. Ciò è evidente se si

[36] Cfr. P. MORAW, *Von offener Verfassung zu gestalteter Verdichtung. Das Reich im späten Mittelalter 1250 bis 1490*, Frankufurt/M.-Berlin 1989² (Propyläen Studienausgabe), pp. 149-201; K.F. KRIEGER, *König, Reich und Reichsreform im Spätmittelalter*, München 1992 («Enzyklopädie deutscher Geschichte», 14);

considera il ruolo decisivo della città di Monaco per l'itinerario di Ludovico il Bavaro (fig. 2). Il territorio familiare, in questo caso il ducato di Baviera, costituisce insieme alle città di Monaco, Landshut, Regensburg e Ingolstadt un centro importante a sud-est del suo itinerario. Dalla fine del Duecento, l'interesse dei sovrani consisteva soprattutto nella concentrazione di diritti di sovranità su questi territori e nella loro estensione geografica.

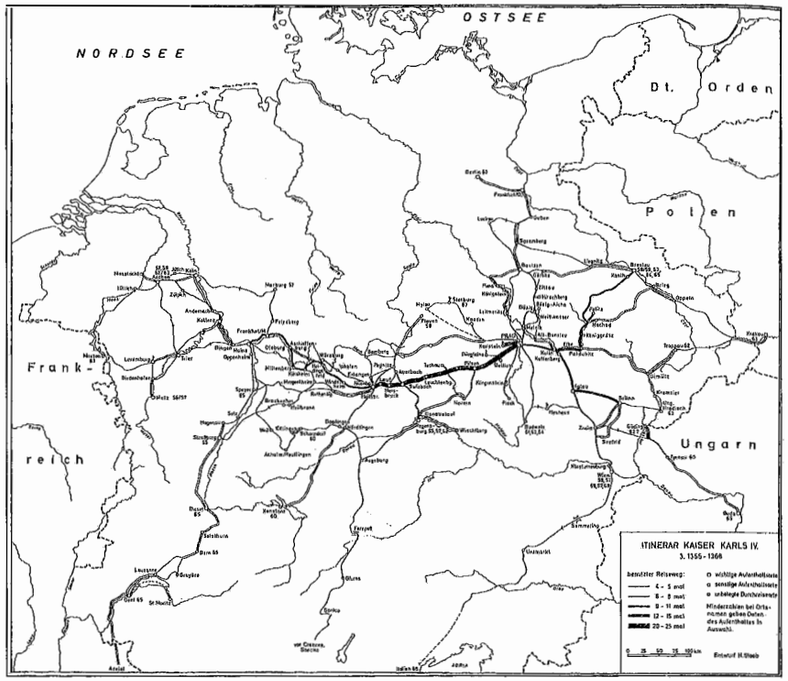
Nell'itinerario di Ludovico il Bavaro, una serie di città importanti costituisce il contrappeso a questo centro bavarese: Francoforte, Norimberga e Rothenburg. Tra questi punti – le città imperiali e le città del ducato – si estende l'itinerario del re. Allo stesso tempo le carte indicano le zone che il sovrano non visitò. Si è già detto che la regione del Reno superiore, ai tempi di Ludovico il Bavaro, non aveva più il ruolo che aveva per gli Svevi. Inoltre si nota che Ludovico, come già il suo predecessore Rodolfo, non visitava quasi mai la zona al nord del Meno.

In quanto al regno del tardo medioevo, si nota che la tradizione scritta aumenta addirittura in modo esponenziale. Così si allarga la base del materiale documentario per la ricerca delle attività territoriali dei sovrani. Nella documentazione delle imprese italiane di Carlo IV (1347-1378), per esempio, non sono riscontrabili lacune temporali di più di qualche giorno. Queste fitte testimonianze ci offrono la possibilità di rinunciare ai collegamenti schematizzati tra i luoghi di permanenza e di ricostruire appunto i percorsi dell'itinerario. Così ha fatto Heinz Stoob per l'itinerario di Carlo IV, giungendo a risultati significativi [37]. Su quattro piantine Stoob ha diviso l'itinerario di questo sovrano del casato di Lussemburgo. La terza piantina rappresenta la fase del suo massimo splendore, dal 1355 al 1368 (fig. 3). Anche qui risulta evidente quanto i sovrani tardomedievali si appoggiassero sui loro possessi territoriali. In questo caso si tratta della Boemia, dove Carlo regnava come re, e delle regioni confinanti. Al centro del suo itinerario erano la "capitale" Praga e le città metallurgiche Kuttenberg e Iglau così come Brünn (marchesato di Moravia) e Breslau (ducato di Slesia). Quasi collegato a Praga appare il castello di Karlstein [38], dove Carlo teneva i gioielli della corona

E. SCHUBERT, *Fürstliche Herrschaft und Territorium im späten Mittelalater*, München 1996 («Enzyklopädie deutscher Geschichte», 35).

[37] H. STOOB, *Kaiser Karl IV. und seine Zeit*, Graz 1990.

[38] I. HLAVÁČEK, *Karlstein*, in *Lexikon des Mittelalters*, V, München-Zürich 1991, coll. 997 sgg.; E. WIDDER: *Mons imperialis, Baldenau, Karlstein. Bemerkungen zur Namengebung luxemburgischer Gründungen*, in *Studia Luxemburgensia. Festschrift*



3. *Itinerario dell'imperatore Carlo IV negli anni 1355-1368*. Da H. STOOB, *Kaiser Karl IV und seine Zeit*, Graz 1990

imperiale ed altre reliquie e che utilizzava come rifugio personale. A sud del castello si trova la linea principale dell'itinerario, la strada che da Praga, passando per Norimberga, conduceva a Francoforte.

Si è già detto che anche nell'itinerario di Ludovico il Bavaro le città di Francoforte e di Norimberga avevano un ruolo importante. Queste città imperiali, ricche ed importanti, erano legate strettamente alla monarchia. Costituendo una fonte finanziaria significativa per essa, vennero dunque visitate spesso. Non c'è da stupirsi se Carlo si impegnò intensamente a creare dei propri punti d'appoggio su questa strada. Essi si concentrarono particolarmente nei territori a est di Norimberga, tant'è vero che la storiografia contemporanea li designa come «Nuova Boemia» [39].

Heinz Stoob zum 70. Geburtstag, a cura di F.B. FAHLBUSCH e P. JOHANEK, Werendorf 1989 («Studien zu den Luxemburgern und ihrer Zeit», 3), pp. 233-284, pp. 260-264.

[39] H. STURM, *Des Kaisers Land in Bayern*, in *Karl IV. Staatsmann und Mäzen*, a cura di F. SEIBT, München 1978², pp. 208-212.

Prima di dedicarmi ai principi e ai sovrani, vorrei presentare alcune possibilità di rappresentazione cartografica che rendono ancora più significative le piantine degli itinerari. Come già accennato, la rappresentazione dei percorsi si limitava fino ad oggi all'indicazione dei luoghi di permanenza, alla frequenza di essi, ai collegamenti tra i luoghi (schematizzati o no). Considerando le imprese italiane di Carlo IV, documentate eccellentemente, ho cercato di arricchire tali piantine con ulteriori informazioni. I territori italiani della metà del Trecento sono rappresentati in modo soddisfacente sulle piantine stesse. Se vi si tracciano i percorsi del re, alcune cose appaiono più chiare. La rappresentazione dell'ultima impresa italiana di Carlo IV (1368/69) consiste per lo più in percorsi lineari (fig. 4) [40]. Oltre a questi, ci appaiono delle zone concentrate intorno a Lucca e Mantova. Queste si possono spiegare. Nei pressi di Mantova c'era la guerra a fianco dei più piccoli stati italiani e della Curia papale contro i Visconti e gli Scaligeri allora in espansione [41]. Uno sguardo ai territori toccati dall'itinerario di Carlo lo rende evidente. In maniera analoga si può considerare la Toscana nord-occidentale. Qui si tratta delle tensioni con Firenze e della liberazione di Lucca dal dominio pisano che compaiono chiaramente anche attraverso gli itinerari [42].

La piantina contiene anche informazioni sulla geografia dei territori. Vi sono riportate altezze superiori a mille metri. Come si vede chiaramente, gli itinerari attraversano le regioni che agevolano il traffico.

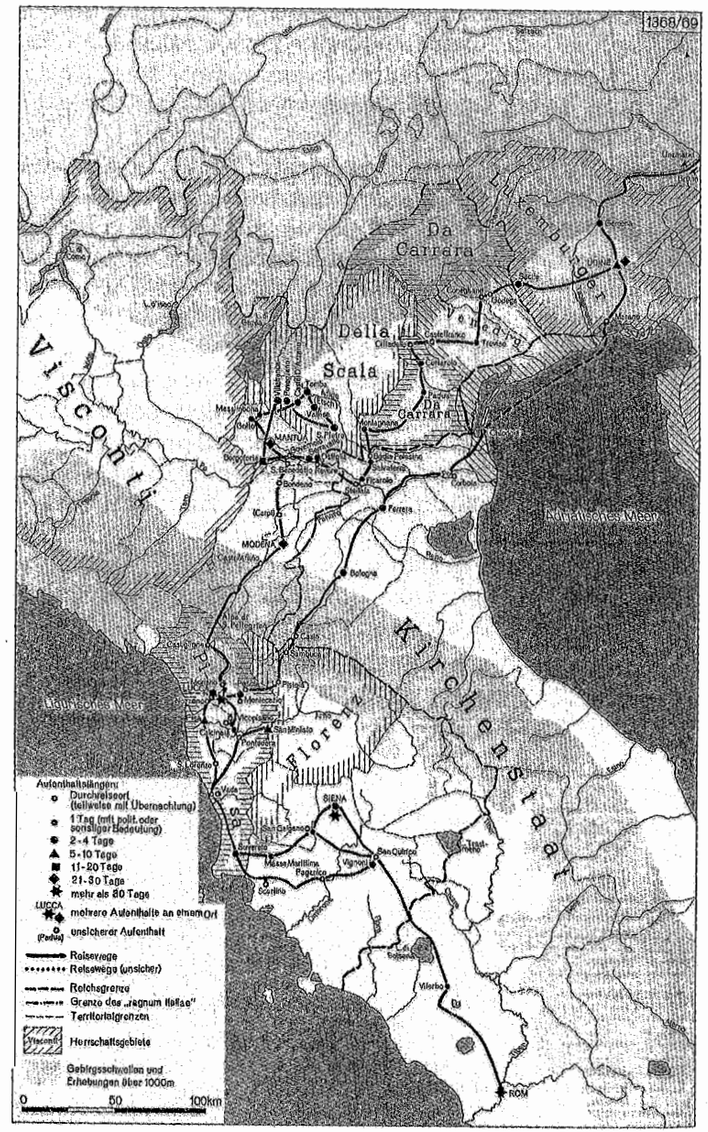
La ricerca tradizionale degli itinerari prendeva in considerazione soprattutto i viaggi di imperatori e re. Ma non solo questi esercitavano la loro sovranità su di una sella o, in età avanzata, a bordo di una carrozza; ma anche i principi, sia ecclesiastici che laici, conti ed altri sovrani regionali viaggiavano. Questo è sorprendente soprattutto per gli ecclesiastici. Almeno sin dalla ricerca di Agostino Paravicini-Bagliani è risaputo che anche i Papi nel medioevo viaggiavano [43]. Ma questo valeva anche per i vescovi, e per

[40] E. WIDDER, *Itinerar und Politik* ... cit., p. 540.

[41] *Ivi*, pp. 283-304.

[42] *Ivi*, pp. 304-310, pp. 341-351.

[43] A. PARAVICINI-BAGLIANI, *La mobilità della curia Romana nel Duecento: riflessi locali*, in *Società e istituzioni nell'Italia comunale: l'esempio di Perugia (secoli XII-XIV)*, Perugia 1988, pp. 155-278; ID., *Der Papst auf Reisen im Mittelalter*, in *Feste und Feiern im Mittelalter*, a cura di D. ALTENBURG et alii, Sigmaringen 1991, pp. 501-514.



4. *L'itinerario dell'ultimo viaggio di Carlo IV in Italia (1368-69).* Da: E. WIDDER, *Itinerar und Politik. Studien zur Reiseherrschaft Karls IV südlich der Alpen*, Köln 1993 (Forschungen zur Kaiser- und Papstgeschichte des Mittelalters. Beihefte zu J.F. Böhmer, Regesta Imperii 10), p. 540

l'inizio del Duecento ne abbiamo un valido esempio. Il vescovo di Passau, Wolfger von Erla, è conosciuto in una cerchia più ampia, in quanto nella contabilità della sua corte si ritrova l'unica prova storica relativa al trovatore Walter von der Vogelweide [44]. A questo punto però non ci dovrebbe interessare l'attività del vescovo mecenate (che regalò al trovatore un mantello), ma la fonte che ce l'ha tramandata. I libri contabili sono un tipo di fonte che non ci è pervenuto in quantità soddisfacente per quanto riguarda l'Impero romano-germanico. Solo per la fine del Trecento la loro produzione è abbastanza densa. Sono però fonti eccellenti per i viaggi degli imperatori e di altri sovrani. Secondo i risultati di nuovericerche, per quanto riguarda il Duecento non ci sono giunti che pochissimi libri contabili dei numerosi territori, in quanto la possibilità della loro tradizione è abbastanza esigua. Quello più completo è appunto quello di Wolfger von Passau. Esso contiene una grande quantità di dati sui luoghi visitati e comprende anche un viaggio del vescovo a Roma.

Se si ricostruiscono i suoi percorsi secondo i dati del libri contabili, si giunge a itinerari simili a quelli dei sovrani e imperatori tedeschi. Anche Wolfger viaggiava continuamente. Se si paragonano con quelli di Wolfger i dati dei luoghi che ci sono pervenuti nei registri dei vescovi di Passau, si notano delle particolarità. A molti dei luoghi visitati durante la sua carica il vescovo rilasciava più volte dei diplomi anche oltre il periodo entro il quale è compresa la sua contabilità, pervenutaci solo in stato frammentario. In altre parole, Wolfger, oltre all'esercizio dei suoi doveri spirituali si comportò come un normale sovrano territoriale, cercando di ampliare e concentrare i suoi diritti di sovranità. E lo fece viaggiando di territorio in territorio della sua stessa diocesi [45].

Questo è anche riscontrabile mediante una controprova. Come si è già detto, nella contabilità di Passau è documentato un viaggio del vescovo a Roma.

Se si confronta la piantina di questo viaggio con le sopraindicate attività, i risultati appaiono ancora più chiari. Lo svolgimento lineare del viaggio in Italia è in forte contrapposizione con la struttura

[44] H. HEGER, *Das Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide. Die Reiserechnungen des Passauer Bischofs Wolfger von Erla*, Wien 1970.

[45] Vedi: M. MERSIOWSKY, *Die Anfänge territorialer Rechnungslegung im deutschen Nordwesten. Spätmittelalterliche Rechnungen, Verwaltungspraxis, Hof und Territorium*, Stuttgart 2000 («Residenzenforschung», 9), pp. 43-47.

dell'itinerario del Danubio centrale che risulta chiaramente irregolare e poco esteso [46].

Proprio come Wolfger nel 1203/4, i vescovi di Basilea, Friedrich bei Rhein e Johann von Venningen, 300 anni più tardi, viaggiarono per la loro diocesi e per il più piccolo territorio sul quale esercitavano la loro sovranità [47].

Anche i sovrani laici erano continuamente in viaggio. In questo campo la ricerca sulle residenze territoriali del tardo medioevo ha sottolineato l'importanza degli itinerari principeschi [48]. Anche l'itinerario dell'elettore Federico di Sassonia, detto il mite, è fondato sulla ricchezza di libri contabili giuntici dalla Sassonia tardomedievale (fig. 5) [49]. Sono rappresentati gli spostamenti riscontrabili per un breve periodo dell'anno 1461. Grazie alla densa documentazione si possono notare facilmente le differenze tra la corte, relativamente immobile, e l'elettorato, più mobile. Però, come il vescovo Wolfger di Passau, si tratta anche qui di un itinerario piuttosto breve ed irregolare che supera di poco i confini del territorio. Esso mostra chiaramente come la pratica di governo, nel tardo medioevo, fosse esercitata appunto in viaggio. La separazione tra corte e principe, percettibile nella contabilità, dimostra però anche la concentrazione di potere raggiunta nella metà del Quattrocento. La corte e il principe, che svolgevano funzioni diverse, potevano tranquillamente andare per strade differenti e, se necessario, agire separatamente.

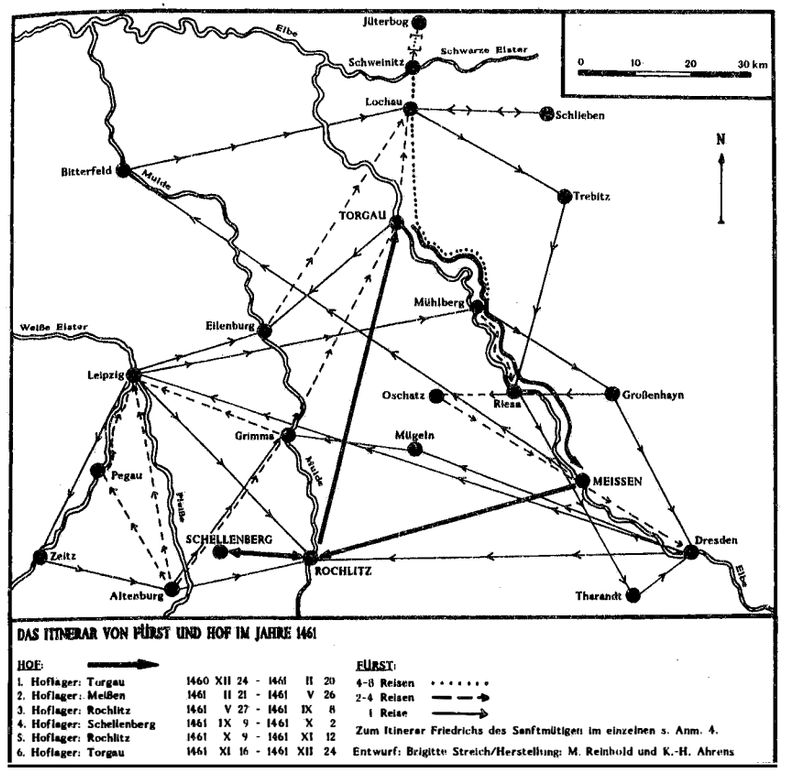
Come si può vedere da questi esempi, gli itinerari dei principi e degli altri sovrani si concentravano per la maggior parte dei casi nel loro territorio [50].

[46] *Ivi*, pp. 44 sgg. Un altro esempio di un viaggio episcopale ricostruito in base alla contabilità: F. BADEL, *Un evêque à la Diète. Le voyage de Guillaume de Challant auprès del'empereur Sigismond (1422)*, Lausanne 1991 («Cahiers lausannois d'histoire médievale», 3).

[47] G. FOUQUET, U. DIRLMEIER, *Weger wer, ich het sie behaltten - Alltaglicher Konsum und persönliche Beziehungen in der Hofnaltung des Basler Bischofs Johannes von Venningen (1458-1478)*, in *Altag bei Hofe*, a cura di W. PARAVICINI ... cit., pp. 171-196, pp. 176-181; B. FUHRMANN, K. WEISEN, *Einblicke in die Herrschaftspraxis eines Fürsten im 15. Jahrhundert. Das persönliche Notizheft des Basler Bischofs Friedrich zu Rhein 1441/42-1445*, in «Zeitschrift für die Gescichte des Oberrheins», 145 (1997), pp. 159-201, pp. 175-201.

[48] Vedi: H. PATZE, G. STREICH, *Die landesherrlichen Residenzen im spätmittelalterlichen deutschen Reich*, in «Blätter für deutsche Landesgeschichte», 118 (1982), pp. 205-220; K. NEITMANN, *Was ist eine Residenz? Methodische Überlegungen zur Erforschung der spätmittelalterlichen Residenzbildung*, in *Vorträge und Forschungen zur Residenzfrage*, a cura di P. JOANEK, Sigmaringen 1990 («Residenzenforschung», 1), pp. 11-43; P. MORAW, *Was war eine Residenz im Spätmittelalter?*, in «Zeitschift für historische Forschung», 18 (1991), pp. 461-468; vedi anche le varie pubblicazioni della serie «Residenzenforschung».

[49] "Das Itinerar von Fürst und Hof im Jahre 1461", da B. STREICH, *Vom* Liber computacionum *zum Küchenbuch. Das Residenzenproblem im Spiegel der wettinischen Rechnungen*, in *Vorträge und Forschungen zur Residenzenfrage* ... cit., pp. 121-146, fig. 1, p. 146; inoltre: B. STREICH, *Zwischen Reiseherrschaft und Residenzbildung. Der wettinische Hof im Spätmittelalter*, Köln-Wien 1989 («Mitteldeutsche Forschungen», 101).



5. *L'itinerario dell'Elettore di Sassonia Friedrich, detto il mite e della sua corte (1461)*. Da: B. STREICH, *Vom* Liber computacionum *zum Küchenbuch. Das Residenzenproblem im Spiegel der wettinischen Rechnungen*, in P. JOHANEK (a cura di), *Vorträge und Forschungen zur Residenzenfrage*, Sigmaringen 1990 (Residenzenforschung), pp. 121-146, tav. 1, p. 146

[50] W. JAPPE ALBERTS, *De graven en hertogen van Gelre op reis (13de-15de eeuw)*,

Ma si riscontrano anche delle eccezioni notevoli. I luoghi dalla Francia alla Polonia visitati da Giovanni di Boemia (1296-1346) mostrano un comportamento completamente diverso. Si tratta – secondo il titolo di un libro a cura di Michel Margue – di un «itinéraire européen» [51]. Sicuramente il re di Boemia rappresenta un'eccezione straordinaria, in quanto trascorse la sua vita spesso e più a lungo alla corte di Francia che in Boemia [52].

Dopo aver visto che l'esercizio del potere "normale" era legato a continui viaggi, si consideri un ulteriore aspetto dell'attività del viaggio. Già il viaggio di Wolfger a Roma così come la discesa in Italia di Carlo IV ci mostrano che la rappresentazione cartografica dei percorsi li indica chiaramente come "viaggi straordinari". Qui non si tratta dell'irregolare girovagare nel regno o nel territorio, bensì di viaggi per lo più lineari e con degli obbiettivi determinati. Il viaggio di Wolfger, per esempio, fu dovuto alla candidatura dello stesso alla carica di patriarca di Aquilea [53].

L'Italia del tardo medioevo non era più una zona di sovranità "normale" per i re romano-germanici, ma fu visitata – così come i territori settentrionali – solo per determinati scopi, ad esempio per l'incoronazione di un imperatore [54]. Questi viaggi sono di natura

Utrecht 1984. Vedi anche la raccolta: *Fürstliche Residenzen im spätmittelalterlichen Europa* ... cit.

[51] *Un Itinéraire européen. Jean l'Aveugle, comte de Luxembourg et roi de Bohème 1296-1346*, a cura di M. Margue, Bruxelles 1996 («Publication du Cludem», 12), piantina 1, p. 12 sgg.

[52] Vedi le varie relazioni in *Johann der Blinde, Graf von Luxemburg, König von Böhmen 1296-1346*, a cura di M. Pauly, Luxemburg 1997 («Publications du Cludem», 14).

[53] M. Mersiowsky, *Die Anfänge territorialer Rechnungslegung* ... cit., p. 46 sgg.

[54] E. Voltmer, *Deutsche Herrscher in Italien. Kontinuität und Wandel vom 11. bis zum 14. Jahrhundert*, in *Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.-14. Jahrhundert)*, a cura di S. De Rachewiltz e J. Riedmann, Sigmaringen 1995, pp. 15-26; F. Trautz, *Die Reichsgewalt in Italien im Spätmittelalter*, in «Heielberger Jahrbücher», 7 (1963), pp. 45-81; M.L. Fauvreau-Lilie, *Vom Kriegsgeschrei zur Tanzmusik. Anmerkungen zu den Italienzügen des späten Mittelalters*, in *Montjoie. Studies in Crusade History in Honour of Hans Eberhard Mayer*, a cura di B.Z. Kedar et alii, Aldershot/Hampshire 1997, pp. 213-233; R. Pauler, *Die deutschen Könige und Italien im 14. Jahrhundert. Von Heinrich VII. bis Karl IV.*, Darmstadt 1997; I. Hlavážček, *Das Königreich Böhmen, die Luxemburger und Italien*, in *Kommunikation und Mobilität im Mittelalter. Begegnungen zwischen dem Süden und der Mitte Europas (11.-14. Jahrhundert)*, a cura di S. De Rachewiltz e J. Riedmann, Sigmaringen 1995, pp. 305-317; E. Widder, *Itinerar und Politik* ... cit.

diversa. Il viaggio di un sovrano appena incoronato, per il suo regno può ancora essere considerato come qualcosa che sta tra l'esercizio "normale" del potere e il viaggio speciale. Inoltre c'erano delle vere e proprie "Visite di Stato" [55], come il viaggio di Carlo IV e di suo figlio Wenceslao in Francia attorno al 1370 oppure il viaggio in Inghilterra del re Sigismondo nell'estate del 1416 [56]. Nelle fonti contemporanee essi hanno avuto una risonanza non indifferente e richiedono ancora una ricerca comparata.

I viaggi per una determinata destinazione iniziavano però già in età giovanile, quando i figli dei sovrani e dei principi, di entrambi i sessi, venivano inviati in corti straniere per la loro educazione. Ad esempio tre generazioni dei figli della dinastia lussemburghese crebbero in Francia [57]. Anche in età adulta si possono notare viaggi di questo tipo che non rispecchiano l'attività quotidiana. Warner Paravicini ha dimostrato che quasi tutta l'alta nobiltà europea, compresi i principi e i re, si dava appuntamento in Prussia o in Lituania per la crociata invernale contro i pagani [58]. Con l'avanzata degli Ottomani si crearono nuovi obbiettivi per le crociate nell'Europa sud-orientale.

Come le crociate, anche i pellegrinaggi a Gerusalemme, Roma, Santiago de Compostela e altri luoghi servivano alla salvezza dell'anima [59].

[55] A.M. Drabek, *Reisen und Reisezeremoniell der römisch-deutschen Herrscher im Spätmittelalter*, Wien 1964, pp. 68-72.

[56] J.K Hoensch, *Kaiser Sigismund, Herrscher an der Schwelle zur Neuzeit, 1368-1437*, München 1996, pp. 223-243; inoltre S. Wefers, *Si(e)gmund, röm.-dt. König*, in *Lexikon des Mittelalters*, VII, München 1995, coll. 1868-1871 (con bibliografia); *Itinerar König und Kaiser Sigismunds 1368-1437*, a cura di J.K. Hoensch, Warendorf 1995 («Studien zu den Luxemburgern und ihrer Zeit», 6).

[57] J. Schoos, *Die Familie der Luxemburger. Geschichte einer Dynastie*, in *Balduin von Luxemburg. Erzbischof von Trier - Kurfürst des Reiches, 1285-1354*, a cura di F.J. Heyen, Mainz 1985 («Quellen und Abhandlungen zur mittelrheinischen Kirchengeschichte», 53), pp. 119-149, pp. 133-136.

[58] W. Paravicini, *Preußenreisen des europäischen Adels*, I, pp. 147-150: elenco «Chronologisches Verzeichnis fürstlicher Preußenfahrten».

[59] W. Paravicini, *Von der Heidenfahrt zur Kavalierstour. Über Motive und Formen adligen Reisens im späten Mittelalter*, in *Wissensliteratur im Mittelalter und in der frühen Neuzeit. Bedingungen, Typen, Publikum, Sprache*, a cura di H. Brunner e N. Wolf, Wiesbaden 1993 («Wissensliteratur im Mittelalter», 13), pp. 91-130, pp. 95-98; inoltre D. Kraack) *Monumentale Zeugnisse der spätmittelalterlichen Adelsraise. Inschriften und Graffiti des 14.-16. Jahrhunderts*, Göttingen 1997 («Abhandlungen der Akademie der Wissenschaften in Göttingen. Philologisch-hist. Klasse», 3. Folge 224).

In pubblicazioni recenti sono stati studiati in modo particolare i pellegrinaggi a Gerusalemme della nobiltà principesca [60]. Ma le crociate così come i pellegrinaggi erano per i nobili viaggi con "sovrastruttura" ideologica: in guerra contro i pagani nel Baltico e in Ungheria, oppure con la venerazione del *matamoros* San Giacomo, la nobiltà europea si definì come *militia christiana*. Incontrandosi alla periferia del mondo medievale o nei suoi luoghi santissimi, essa formò una cultura elitaria europea.

Nella prospettiva di questi viaggi di nobili la discesa a Roma dell'imperatore tedesco perde la sua singolarità. Proprio la storiografia nazionalista della Germania ottocentesca la considerava come un puro spreco di forze [61]. Nel tardo medioevo però i viaggi lunghi mirati all'elevazione di se stessi erano del tutto normali nella vita dei nobili.

Ma i viaggi non contribuivano solo alla *cura animae*, ma anche alla *cura corporis*. Viaggi del re, principi e di altri nobili alle terme sono documentati in vario modo, ma purtroppo ancora oggi non sono stati raccolti e valutati in maniera soddisfacente. Una cosa però si può dire: i viaggi erano estenuanti, e quindi non si dovrebbe sottovalutare l'esigenza di riposarsi [62].

A questo punto si fa soltanto cenno ai viaggi nuziali come tipo di viaggio dei sovrani [63]. Un dipinto eseguito intorno al 1430 mostra il viaggio nuziale di Santa Elisabetta come lo si concepiva nel

[60] C. NOLTE, *Erlebnis und Erinnerung. Fürstliche Pilgerfahrten nach Jerusalem in 15. Jahrhundert*, in *Fremdheit und Reisen im Mittelalter*, a cura di I. ERFEN e K. SPIESS, Stuttgart 1997, pp. 65-92, e particolarmente p. 91 sgg.: elenco «Fürstliche Jerusalempilger von 1300 bis ca. 1520".

[61] Vedi: *Universalstaat oder Nationalstaat. Macht und Ende des Ersten deutschen Reiches. Die Streitschriften von Heinrich v. Sybel und Julius Ficker zur deutschen Kaiserpolitik des Mittelalters*, a cura di F. SCHNEIDER, 2ª ed., Innsbruck 1943; H. GOLLWITZER, *Zur Auffassung der mittelalterlichen Kaiserpolitik im 19. Jahrhundert*, in *Dauer und Wandel der Geschichte. Aspekte europäischer Vergangenheit. Festgabe für Kurt von Raumer*, a cura di R. VIERHAUS e M. BOTZENHART, Münster 1966 («Neue Münstersche Beiträge zur Geschichtsforschung», 9), pp. 483-512.

[62] Per i viaggi alle terme vedi: W. PARAVICINI, *Von der Heidenfahrt zur Kavalierstour* ... cit., p. 102 sgg.; inoltre: H. BUSCH, *Reisen zum Gesundwerden: Badereisen*, in *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter* ... cit., pp. 475-494; K. SCHULZ, *Unterwegssein im Spätmittelalter* ... cit., p. 14, nota 15. Esempi anche da: E. WIDDER, *Itinerar und Politik* ... cit., pp. 222-224, 337-340.

[63] K.H. SPIESS, *Unterwegs zu einem fremden Ehemann. Brautfahrt und Ehe in europäischen Fürstenhäusern des Spätmittelalters*, in *Fremdheit und Reisen im Mittelalter*, a cura di I. ERFEN e K.H. SPIESS, Stuttgart 1997, pp. 17-36.

6. *Viaggio nuziale di Santa Elisabetta* (dipinto ca. 1430). Heilig-Geist Hospital Lübeck, Tafel des Sängerchors (A 13 327a). Museum für Kunst- und Kulturgeschichte der Hansestadt Lübeck. Da: I. ERFEN E K.H. SPIESS (a cura di), *Fremdheit und Reisen im Mittelalter*, Stuttgart 1997

Quattrocento (fig. 6) [64]. La giovane figlia del re è in viaggio su di una carrozza dalla corte del padre in Ungheria fino alla Wartburg. Il suo futuro sposo la accompagna a cavallo.

Alle immagini come fonti per i viaggi medievali è dedicata una relazione a parte, per questo motivo non vorrei fermarmi molto sull'argomento. Ma nella citata immagine si riconosce facilmente il principe vestito pomposamente, gli accompagnatori armati, lo scudiero armato di un prezioso pugnale e i cani che saltellano attorno. Si tratta dunque di una compagnia di viaggio di estrazione nobiliare, anzi principesca. Se si pensa alla carrozza usata da Federico III per il suo viaggio nuziale, conservata nella città di Graz in Austria, qui si notano altri elementi: la guarnitura estremamente preziosa della carrozza colorata, con stemmi e intagli [65].

Si riconoscono gli stessi elementi su una delle famose immagini della spedizione di Arrigo VII a Roma, dipinta attorno al 1430 [66]: una carrozza da viaggio, il seguito armato, gli stemmi, i principi accompagnatori ed infine il sovrano e la sua sposa. La discesa sembra aver costretto la corte a scendere dai cavalli. Persino le selle dei sovrani si elevano sulle altre: i pomi sono dorati (fig. 7) [67].

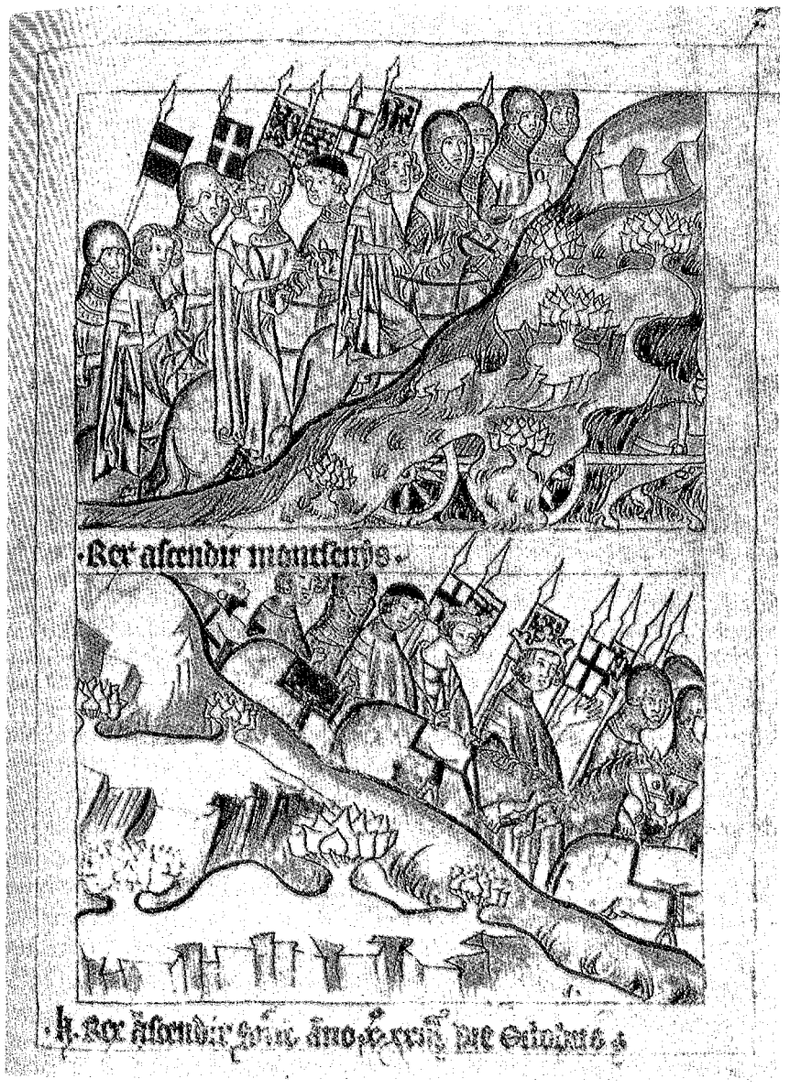
Sovrani e principi si servono di mezzi normali di viaggio: a cavallo, per via d'acqua e persino a piedi. L'unica cosa che li distingue dai semplici viaggiatori la si può notare in queste imma-

[64] Heilig-Geist-Hospital Lübeck, Tafel des Sängerchors (A 13 327a). Museum für Kunst- und Kulturgenschichte der Hansestadt Lübeck. Cfr. I. ERFEN e K.H. SPIESS (a cura di), *Fremdheit und Reisen im Mittelalter* ... cit.

[65] Graz, Museum für Kulturgeschichte und Kunstgewerbe, Inv.-Nr. 248. G. SMOLA, Nr. 153: *Oberteil eines Prunkwagens*, in *Friedrich III. Kaiserresidenz Wiener Neustadt*, a cura di P. WENINGER, Wien 1966 (Katalog des N.-Ö. Landesmuseums NF 29), pp. 257-359 (fig. 3). Vedi anche la carrozza di una regina inglese dal Lautrell-Psalter (ca. 1320/40), in M. MARGUE (a cura di), *Un Itinéraire européen* ... cit., p. 63, fig. 37.

[66] Vedi: V. KESSEL, *Il manoscritto del "Viaggio a Roma" dell'imperatore Enrico VII*, in *Il viaggio di Enrico VII in Italia*, a cura di M. TOSTI-CROCE, Città di Castello 1993, pp. 13-27; F.J. HEYEN; *Il ciclo iconografico*, in *Il viaggio di Enrico VII in Italia* ... cit., pp. 71-145; F.J. HEYEN, *Kaiser Heinrichs Romfahrt. Die Bilderchronik von Kaiser Heinrich VII. und Kurfürst Balduin von Luxemburg (1300-1313)*, Boppard a. Rhein 1965. Per la discesa in Italia vedi: F. CARDINI, *La* Romfahrt *di Enrico VII*, in *Il viaggio di Enrico VII in Italia* ... cit., pp. 1-11; W. BOWSKY, *Henry VII in Italy. The Conflict of Empire and City State, 1310- 1313*, 2ª ed. Wastport/Conn. 1974; K.U. JAESCHKE, *Ein verlorener Tatenbericht zugunsten der Italienpolitik Kaiser Heinrichs VII.*, in *Geschichte und ihre Quellen. Festschrift für Friedrich Hausmann zum 70. Geburtstag*, a cura di R. HÄRTEL et alii, Graz 1987, pp. 579- 590.

[67] Enrico VII ascende il Moncenisio (fig. 7), in *Il viaggio di Enrico VII in Italia* ... cit., pp. 85.



7. *Il* rex Romanorum *Enrico VII passa il Mont Cénis* (dipinto ca. 1340). Da: M. TOSTI CROCE (a cura di), *Il viaggio di Enrico VII in Italia*, Città di Castello 1993, p. 85

8. *L'*adventus *del* rex Romanorum *Enrico VII a Pisa* (dipinto ca. 1340). Da: M. Tosti Croce (a cura di), *Il viaggio di Enrico VII in Italia*, Città di Castello 1993, p. 107

gini, le quali non mancano di determinati stereotipi. Ci indicano che nel medioevo si sviluppò un sistema semeiotico di rappresentazione a seconda dell'importanza dei viaggi, distinguendo la prassi di governo dalla sua sublimazione ideologica. I viaggi vennero rivestiti di forme cerimoniali e ci si rifece naturalmente ad esempi biblici e antichi. Particolarmente importante era l'entrata del sovrano in città, in quanto era simbolo della accoglienza a lui riservata.

Una scena tipica del ciclo di immagini di Arrigo VII tratta dell'accoglienza del sovrano a Pisa, il cosiddetto *adventus domini* [68].

[68] Per l'*adventus domini* dei monarchi tedeschi: A.M. Drabek, *Reisen und Reisezeremoniell der römisch-deutschen Herrscher im Spätmittelater*, Wien 1964; W. Dotzauer, *Die Ankunft des Herrschers. Der fürstliche Einzug in die Stadt (bis zum Ende des Alten Reiches)*, in «Archiv für Kulturgeschichte», 55 (1973), pp. 245-288; H.C. Peyer, *Der Empfang des Königs im mittelalterlichen Zürich*, in Id., *Könige, Stadt und Kapital. Aufsätze zur Wirtschafts- und Sozialgeschichte des Mittelalters*, a cura di L. Schmugge, Zürich 1982, pp. 53-68; K. Tenfelde, Adventus. *Zur historischen Ikonologie des Festzuges*, in «Historische Zeitschrift», 235 (1985), pp. 45-84;

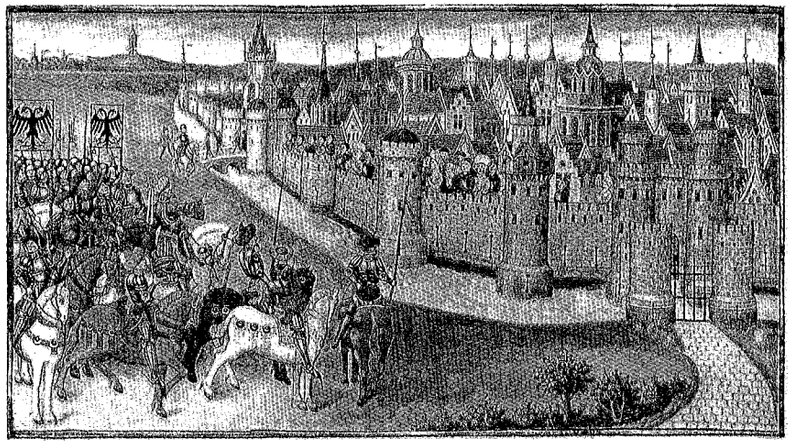
Dalla porta della città i suoi rappresentanti cavalcano, in una processione solenne, incontro al sovrano ed al suo seguito. Essi consegnano le chiavi della città al maresciallo responsabile dell'organizzazione del viaggio. Nella sublimazione cerimoniale di questo atto giuridico si manifesta senza dubbio l'accettazione della sovranità imperiale sulla città. La pomposità di tali ricevimenti è riscontrabile non solamente in numerosi racconti contemporanei, ma anche in questo dipinto. Il re e la sua corte hanno cambiato i mantelli da viaggio con abiti di ermellino (fig. 8) [69].

Fino ad oggi la ricerca era dominata dall'*Adventus* dei re [70] e degli imperatori. Ma s'intende che anche i sovrani regionali venivano accolti in maniera simile; naturalmente il loro *status* veniva rappresentato con un vocabolario semeiotico un po' diverso. Da

G. Adlhoch et alii, *Die Einzüge*, in *Feste in Regensburg. Von der Reformation bis in die Gegenwart*, a cura di K. Mösander, Regensburg 1986, pp. 31-42; K. Tenfelde, Adventus. *Die fürstliche Einholung als städtisches Fest*, in *Stadt und Fest. Zu Geschichte und Gegenwart europäischer Festkultur*, a cura di P. Hugger *et alii*, Unteräger/Stuttgart 1987, pp. 45-60; A. Niederstätter, *Königseinritt und -gastung in der spätmittelalterlichen Reichsstadt*, in *Feste und Feiern im Mittelalter*, a cura di D. Altemburg et alii, Sigmaringen 1991, pp. 491-500; A. Niederstätter, Ante Portas. *Herrschesbesuche am Bodensee 839-1507*, Konstanz 1993; M.A. Bojcov, *Qualitäten des Raums in zeremoniellen Situationen. Das Heilige Römische Reich, 14.-15.Jahrhundert*, in *Zeremoniell und Raum*, a cura di W. Paravicini, Sigmaringen 1997 («Residenzenforschung», 6), pp. 129-153; U. Schütte, *Stadttor und Hausschwelle. Zur rituellen Bedeutung architektoniascher Grenzen in der frühen Neuzeit*, in *Zeremoniell und Raum* ... cit., pp. 305-324; P. Zauner, *Zur Datierung und Absetzung des kaisertreuen Rates in Wien und zum Zug Kaiser Friedrichs III, in die Stadt im August 1462*, in «Jahrburch des Vereins für Geschichte der Stadt Wien», 54 (1998), pp. 247-270.

[69] Enrico VII arriva a Pisa (fig. 8), in *Il viaggio di Enrico VII in Italia* ... cit., p. 107.

[70] Per gli «entrées royales françaises» vedi: B. Guenée, F. Lehoux, *Les entrées royales françaises de 1328 à 1515*, Paris 1968 («Sources d'Histoire Médievale», 5); L.M. Bryant, *The King and the City in the Parisian Royal Entry Ceremony: Politics, Ritual, and Art in the Renaissance*, Genf 1986 («Travaux d'Humanisme et Renaissance», 216); Id., *The medieval entry ceremony at Paris*, in *Coronations. Medieval and Early Modern Monarchic Ritual*, a cura di M. Bak, et alii, 1990, pp. 88-118; Id., *La Cérémonie de l'entrée à Paris au Moyen Age*, in «Annales E.S.C.» (1986), pp. 513-542; Ch. de Merindol, *Le prince et son cortège. La théatralisation des signes du pouvoir à la fin du Moyen Age*, in *Les princes et le pouvoir au Moyen Age*, 23e Congrès de la Société des historiens médiévistes de l'Enseignement superieur public, Brest 1992, pp. 303-323; E. Konigson, *La cité et le prince. Premières entrées de Charles VII*, in *Les fêtes de la Renaissance*, a cura di J. Jacquot e E. Konigson, III, Paris 1975, pp. 55-69.



9. *Cesare fuori le mura della città di Beauvais.* Miniatura delle *Chroniques de Hainaut*. Paesi bassi meridionali, 1448/68. Brussel, Koninklijke Bibliotheek van België, Ms. 9242, fol. 201. Da: W. PREVENIER (a cura di), *Prinsen en poorters. Beelden van de laat-middeleuwse samenleving in de Bourgondische Nederlanden 1384-1530, Antwerpen 1998, p. 302*

ricordare sarebbero le cosiddette *Joyeuses Entrées* dei duchi di Brabante (poi di Borgogna), importanti anche per la storia costituzionale [71].

Se al principe non veniva concessa l'entrata nella città, gli effetti apparivano tanto più evidenti. Ne troviamo un esempio in una miniatura borgognona del Quattrocento. Vi è illustrata una scena tratta dalle *Chroniques de Hainaut*: Cesare minaccia gli abitanti

[71] Ducato di Brabante (poi Borgogna): W. BLOCKMANS, *Le dialogue imaginaire entre princes et sujets: les Joyeuses Entrées en Brabant en 1494 et 1496*, in *À la cour de Bourgogne. Le duc, son entourage, son train*, a cura di J.-M. CAUCHIES, Turnhout 1998 («Burgundica», 1), pp. 155-170; N. MOSSELMANS, *Les villes face au prince: l'importance réelle de la cérémonie d'entrée solennelle sous le règne de Philippe le Bon*, in *Villes et campagnes au Moyen Age. Mélanges Georges Despy*, a cura di J.-M. DUVOSQUEL e A. DIERKENS, Liège 1991, pp. 533-547; J.-M. MURRAY, *The Liturgy of the Count's Advent in Bruges, from Galbert to Van Eyck*, in *City and Spectacle in Medieval Europe*, a cura di B.A. HANAWALT e K.L. REYERSON, Minneapolis/Londra 1994 («Medieval Studies at Minnesota», 6), pp. 137-152; P. ARNADE, *Realms of Ritual. Burgundian Ceremony and Civic Life in Late Medieval Ghent*, Ithaca/Londra 1996. Ducato di Gheldria: G. NIJSTEN, *The Duke and his Towns. The Power of Ceremonies. Feasts and Public Amusements in the Duchy of Guelders. East Netherlands in the fourteenth and fifteen centuries*, in *City and Spectacle in Medival Europe* ... cit., pp. 246-252.

della città di privarli della sua benevolenza, se questi non si sottomettono immediatamente (fig. 9) [72]. La semeiotica usata dal miniaturista ci è già nota. Il sovrano vestito solennemente e il suo seguito sono in attesa dell'accoglienza che loro spetta. Stemmi, colori e abiti fanno riconoscere il sovrano come tale. Ma la porta principale della città, a cui conduce la strada lastricata, rimane chiusa. I cittadini rimangono dietro le mura e guardano gli arrivati. Solo da una porta laterale si vede una piccola legazione che va loro incontro. Il significato politico di questo rifiuto, e dunque della negazione dei diritti imperiali, si spiega soltanto sullo sfondo della cerimonia dell'*Adventus*. Non solo per l'*Adventus*, ma anche per le altre situazioni dei viaggi dei sovrani, nel medioevo si era istituito un intero sistema semeiotico [73].

Esiste un esempio per un altro tipo di viaggi, in cui non si tratta dell'accettazione della sovranità bensì di un incontro tra pari: una visita ufficiale di un principe [74]. Nelle *Croniques de France*, la cronaca quasi ufficiale dei re francesi, si trova una descrizione particolareggiata della visita di Carlo IV a Parigi, nel 1377/78 [75]. Abbiamo immagini del famoso miniaturista Jean Fouquet realizzate attorno al 1450 [76]. Sulla strada davanti alle porte della capitale, il

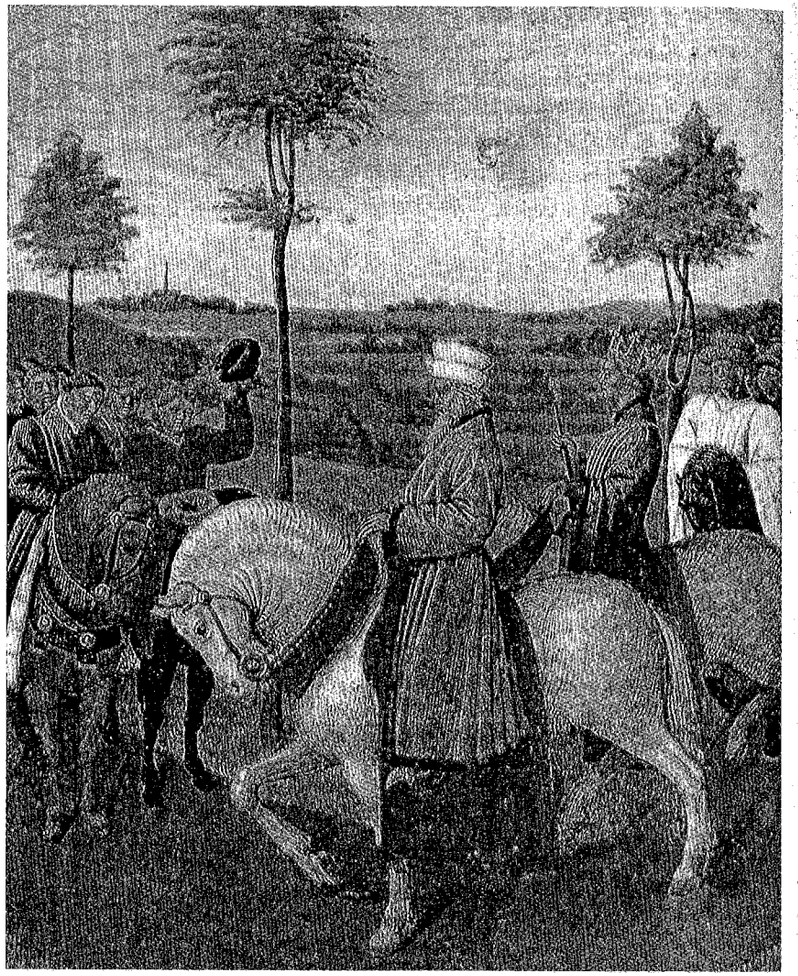
[72] *Cesare fuori le mura della città di Beauvais.* Miniatura delle *Chroniques de Hainaut*, Paesi Bassi meridionali, 1448/68. Brussel, Koninklijke Bibliotheek van België, Ms. 9242, fol. 201, da: *Prinsen en poorters. Beelden van de laat-middeleuwse samenleving in de Bourgondische Nederlanden 1384-1530*, a cura di W. PREVENIER, Antwerpen 1990, p. 302.

[73] N.H. OTT, *Zur Ikonographie der Reise. Bildformeln und Strukturprinzipien mittelalterlicher Reiseillustrationen*, in *Reisen und Welterfahrung in der deutschen Literatur des Mittelaters*, a cura di D. HUSCHENBETT e J. MARGETTS, Würzburg 1991 («Würzburger Beiträge zur deutschen Philologie», 7), pp. 35-53, e particolarmente pp. 41-43.

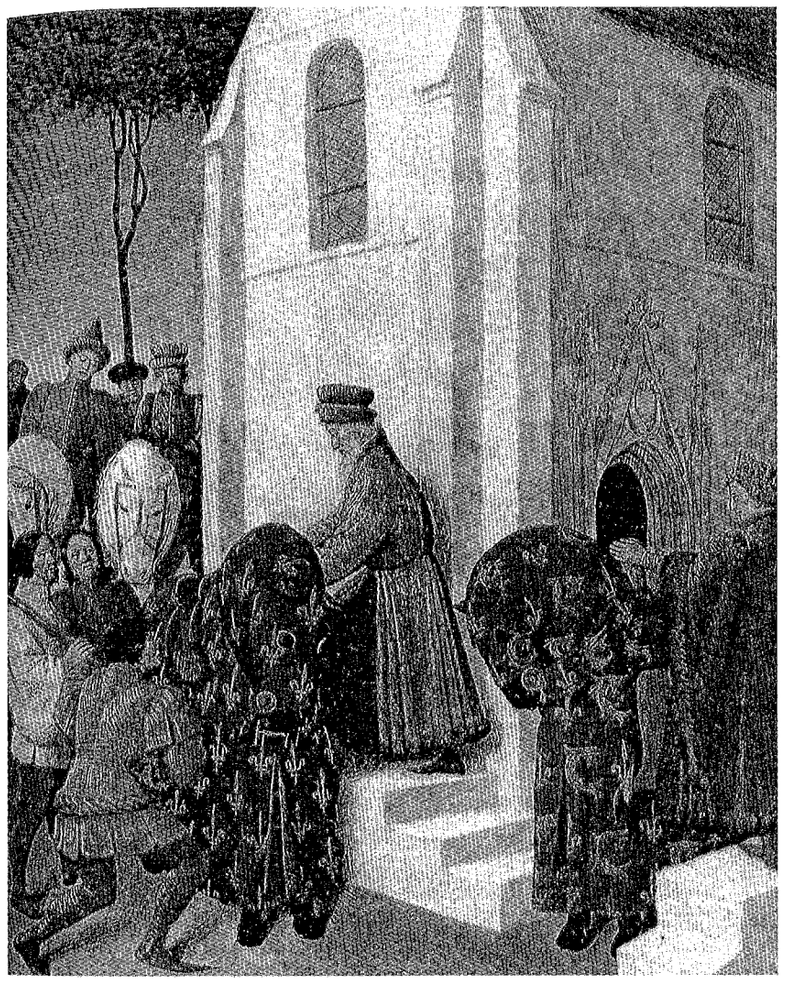
[74] A.M. DRABEK, *Reisen und Reisezeremoniell* ... cit., particolarmente pp. 68-72.

[75] *Chroniques des règnes de Jean II et de Charles V*, a cura di R. DELACHENAL, II, Paris, 1916 («Les Grandes Chroniques de France», 113), pp. 210-217. A.M. DRABEK, *Reisen und Reisezeremoniell* ... cit., pp. 68-72; M.L. HECKMANN, *Das Reichsvikariat des Dauphins im Arelat 1378. Vier Diplome zur Westpolitik Kaiser Karls IV.*, in Manipulus florum. *Festschrift für Peter Johanek zum 60. Geburtstag*, a cura di E. WIDDER, M. MERSIOWSKY e M. LEUKER, Münster 2000.

[76] F. AVRIL et alii, *Jean Fouquet. Die Bilder der Grandes Chroniques des France. Mit der originalen Wiedergabe aller 51 Miniaturen von Manuscrit français 6465 der Bibliothéque nationale in Paris*, Graz 1987. Vedi anche: F. AVRIL, N. REYNAUD, *Les manuscrits à peintures en France 1440-1520*, Paris 1993, pp. 130-148, particolarmente no. 70, pp. 139 sgg.; C. SCHAEFER, *Jean Fouquet. An der Schwelle zur Renaissance*, Dresden-Basel 1994, pp. 172-180.



10. *L'imperatore Carlo IV e suo figlio, il re Wenceslao, vengono raggiunti sulla strada di campagna da una legazione del re francese Carlo V.* Parigi, Bibliothèque Nationale, Manuscrit français 6465, f. 442r. Da: M.-Th. Gousset, *Die Miniaturen in den Grandes Chroniques de France (Manuscrit français 6465)*, in F. Avril e.a. (a cura di), *Jean Fouquet, Die Bilder der Grandes Chroniques des France. Mit der originalen Wiedergabe aller 51 Miniaturen von Manuscrit francais 6465 der Bibliotèque Nationale in Paris*, Graz 1987, pp. 115-268, tav. 45 con p. 247 e sg.



11. *L'imperatore Carlo IV e suo figlio, il re Wenceslao, cambiano i cavalli a Chapelle-Saint-Denis.* Parigi, Bibliotèque Nationale, Manuscrit français 6465, f. 443r. Da M.-Th. Gousset, *Die Miniaturen in den Grandes Chroniques de France (Manuscrit français 6465)*, in: F. Avril e.a. (a cura di), *Jean Fouquet, Die Bilder der Grandes Chroniques des France. Mit der originalen Wiedergabe aller 51 Miniaturen von Manuscrit français 6465 der Bibliotèque nationale in Paris*, Graz 1987, pp. 115-268, tav. 46 con p. 253 e sg.

12. *L'imperatore Carlo IV e il re francese Carlo V si incontrano davanti alle mura di Parigi*. Parigi, Bibliotèque Nationale, Manuscrit français 6465, f. 444r. Da: M.-Th. Gousset, *Die Miniatruren in den Grandes Chroniques de France (Manuscrit français 6465)*, in: F. Avril e.a. (a cura di), *Jean Fouquet, Die Bilder der Grandes Chroniques des France. Mit der originalen Wiedergabe aller 51 Miniaturen von Manuscrit français 6465 der Bibliotèque nationale in Paris*, Graz 1987, pp. 115-268, tav. 48 con p. 257, 259

vecchio imperatore e suo figlio Wenceslao, re di Germania, vengono accolti da una legazione del re francese Carlo V (fig. 10) [77]. L'imperatore e il re sono entrambi sulla groppa di un cavallo bianco, il re porta la corona. Mentre il seguito imperiale non si leva il cappello, la legazione francese se lo toglie dal capo ossequiosamente.

La scena successiva mostra l'imperatore e suo figlio che cambiano i cavalli a Chapelle-Saint-Denis (fig. 11) [78]. I nuovi cavalli sono avvolti completamente con i colori del re francese e del figlio, il delfino, e non sono più cavalli bianchi, ma neri [79].

Nell'immagine seguente si incontrano, davanti alla porta della città, l'imperatore tedesco e il re francese (fig. 12) [80]. Entrambi hanno il capo scoperto, il re francese cavalca un cavallo bianco. È accompagnato dai principi più importanti del suo paese, i *pairs de France*. L'imperatore e il suo seguito non portano gli stemmi dell'Impero. Questo cerimoniale, descritto minuziosamente nelle *Grandes Chroniques de France*, diverso dall'*Adventus* normale dei sovrani, era una manifestazione delle circostanze politiche complicate. I re francesi della linea di Valois, non avevano ancora completamente affermato il loro potere, che non volevano correre alcun rischio e rinunciavano dunque ad ogni comportamento imperiale dal quale potevano essere dedotte eventuali pretese di sovranità: all'entrata nessun stemma imperiale, nessun privilegio imperiale come il *cheval blanc*.

L'aspetto meno considerato di questi viaggi è l'organizzazione. L'*Adventus* e fenomeni simili hanno già interessato, a causa della loro importanza per la storia politica e costituzionale, la storiografia meno recente. Ma come il sovrano sceglieva il suo percorso, come si procuravano i vettovagliamenti e si trovavano gli alloggi, come funzionava la logistica e la comunicazione quando si era in viaggio, tutto questo richiede un lavoro più esteso. Ogni storico conosceva i viaggi di imperatori, principi e sovrani come fenomeno, e, se si occupava di storia politica, ne parlava al posto conveniente. Se ne parlava inoltre quando si trattava di questioni di rappresentazione,

[77] Paris, Bibliothèque Nationale, *Manuscrit français 6465*, fig. 442r. Cfr. M.Th. Gousset, *Die Miniaturen in den Grandes Chroniques de France* (*Manuscrit français 6465*), in F. Avril et al., J. Fouquet, *Die Bilder der Grandes Chroniques des France* ... cit., pp. 115-268, tav. 45 e p. 247 sgg.

[78] Paris, Bibliothèque Nationale, *Manuscrit français 6465*, c. 443r. Cfr. M.Th. Gousset, *Die Miniaturen in den Grandes Chroniques de France* ... cit., tav. 46 e pp. 253 sgg.

[79] Sul valore simbolico dei colori vedi: Ch. de Mérindol, *Le prince et son cortège* ... cit., pp. 306 sgg., p. 311 sgg.

[80] Paris, Bibliothèque Nationale, *Manuscrit français 6465*, fig. 444r. Cfr. M.Th. Gousset, *Die Miniaturen in den Grandes Chroniques de France* ... cit., tav. 48 e pp. 257, 259.

oppure di questioni della pratica del governo. Ma come fenomeno storico in sé non è ancora stato considerato sufficientemente. Lo stimolo datomi da questo congresso "Viaggiare nel Medioevo" mi ha dato l'occasione di proporvi almeno i caratteri principali di una tale *histoire totale* dei viaggi di imperatori, principi e sovrani.

BRUNO DINI
Firenze

I VIAGGI DEI MERCANTI E IL COMMERCIO INTERNAZIONALE NEL MEDIOEVO

I veneziani, come c'informano i loro più antichi documenti, con i loro viaggi sui fiumi della Pianura Padana e con quelli verso l'alto Adriatico, Costantinopoli e il Levante [1], forgiavano un nuovo modo di salire nella scala sociale, finalizzando la loro azione all'acquisizione della ricchezza mobiliare e, attraverso la stessa, al raggiungimento del potere politico e del prestigio sociale. Da quel momento il Mar Mediterraneo, sostanzialmente chiuso all'Occidente dall'espansione araba, sarà nuovamente percorso, con itinerari che diventeranno elementi permanenti dei traffici per i secoli successivi.

I viaggi mercantili diventarono lo strumento principale per la conoscenza dei grandi spazi percorsi dai mercanti italiani. Essi furono spesso collettivi, con il noleggio da parte di un gruppo di mercanti di una o più navi. E subito furono regolamentati sia per diminuirne il rischio, sia per garantirne la continuità. Le leggi marittime si fondavano, secondo il Lane, «sulla comunanza di interessi fra l'equipaggio e mercanti viaggiatori», vale a dire «sull'interesse di tutti per la sicurezza propria e della mercanzia» [2]. A questo scopo sorse la necessità di stabilire precisi limiti al carico della nave, di disciplinare la responsabilità del capitano rispetto alle merci caricate e l'autorità dello stesso nei confronti dei marinai; si statuì, inoltre, che l'equipaggio doveva essere in relazione alla grandezza della nave e, altresì, che la stessa doveva avere in dotazione le armi necessarie per la sua difesa [3]. Il viaggio doveva compiersi nei tempi e modi prestabiliti perché i rischi si riducessero entro confini accettabili e per questo motivo le prime leggi marittime proibirono i viaggi nel periodo invernale e stabilirono quelli da compiere in convoglio.

[1] F. Lane, *Storia di Venezia,* Torino 1978, pp. 8-13.
[2] *Ivi,* p. 198.
[3] G. Zordan, *Le leggi del mare,* in *Storia di Venezia,* vol. XI, *Il mare,* a cura di A. Tenenti-U. Tucci, Roma 1991, pp. 621-662; v. anche F. Lane, *Normativa e amministrazione del diritto marittimo, 1250-1350,* in Idem, *Le navi di Venezia fra i secoli XIII e XVI,* Torino 1983, pp. 91-114.

I soggiorni nei porti d'arrivo erano anch'essi regolamentati, in genere con accordi stabiliti fra le "nazioni" italiane e le autorità del porto stesso. Nel IX e X secolo a Costantinopoli i mercanti stranieri dovevano alloggiare nei *meteta* pubblici, nei quali oltre allo sdoganamento, si svolgeva anche la contrattazione [4]. In Anatolia, dominata dai Selgiuchidi, prese forma il caravanserraglio del XIII secolo: edificio fortificato a due piani, con al centro un cortile e con i locali del piano terreno destinati a stalla o magazzino e quello superiore a camere [5]. Nell'Africa settentrionale troviamo i *funduq*, garantiti dai trattati per ogni nazione. Così, con il trattato di pace fra Pisa e la Tunisia del 1264, l'emiro concedeva ai mercanti della città toscana: «che dobbiate avere fondacho in ciascheduna terra de le predicte terre del l'Affrichia et di Buggea [...]. Et non debbia stare alchuna altra persona né alchuno altro Cristiano set non quelli che li Pisani vorranno» [6]. Quel trattato prevedeva, per ogni fondaco, una chiesa e un cimitero e, in ogni città, la disponibilità di un bagno e di un forno [7]. Inoltre, oltre al diritto di reciprocità, prevedeva concessioni doganali, la regolamentazione del diritto di naufragio, quella sui pesatori, sulla libertà di contrattazione e di spedizione delle merci ed, infine, il riconoscimento della giurisdizione dei consoli pisani nelle controversie fra i loro cittadini e quello della loro prerogativa di rappresentanza verso le autorità locali [8]. Genovesi, pisani e veneziani ebbero concessioni di questo tipo in tutti i porti principali dell'Africa settentrionale e, i genovesi, in particolare, li ritroviamo sulla costa dell'Africa atlantica fino a Safi [9].

Le città marinare italiane, dopo la prima Crociata, ottennero ancor più libertà di movimento, di contrattazione e un'amministrazione autonoma, nei porti di Siria e di Palestina, allorché fondarono

[4] H.C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Bari 1997, pp. 148-149.

[5] *Ivi*, p. 149.

[6] A. CASTELLANI, *La prosa italiana delle origini*, I, *Testi toscani di carattere pratico*, Vol. I. *Trascrizioni*, Bologna, 1982, p. 386.; v. anche O. BANTI, *I trattati fra Pisa e Tunisi dal XII al XIV secolo. Lineamenti di storia dei rapporti tra Pisa e il Maghreb*, in *L'Italia ed i Paesi Mediterranei. Vie di comunicazione e scambi commerciali e culturali al tempo delle Repubbliche Marinare.* Atti del Convegno Internazionale di Studi (Pisa, 6-7 giugno 1987), Pisa 1988, pp. 43-74.

[7] *Ivi*, pp. 386-387.

[8] *Ivi.* pp. 385-394.

[9] R.S. LOPEZ, *I genovesi in Africa Occidentale nel medio evo*, in IDEM, *Studi sull'economia genovese nel medio evo*, Torino 1936, p. 40 e sgg.

loro colonie nei quartieri e, in casi rarissimi, nelle città ottenute in concessione [10]. Scriveva il Luzzatto «Quello che importava soprattutto alle città marittime italiane era di avere in propria mano dei luoghi in cui potessero esercitare liberamente e sicuramente tutte le operazioni di carico e scarico, deposito e compravendita, senza essere disturbate dalle autorità locali e dalle potenze rivali» [11].

Questo stesso fine si amplificò per i veneziani allorché, con l'instaurazione dell'Impero Latino d'Oriente, riuscirono a dominare completamente città e interi tratti del territorio greco come Costantinopoli, Negroponte, Modone, Corone e Creta [12]. Proprio da questo periodo prende avvio il commercio degli italiani nel Mar Nero e i veneziani si stabiliranno a Soldaia, in Crimea [13]. I viaggi delle navi veneziane verso la Romania erano stabiliti per legge: un primo convoglio partiva in primavera e tornava in autunno, un secondo partiva in agosto, svernava in oltremare, e tornava in primavera. Questo ritmo della navigazione scaturiva dalle esigenze dei mercanti di avere il tempo necessario per le contrattazioni sul porto d'arrivo [14].

Con il ritorno dei Paleologi sul trono di Costantinopoli, i genovesi si stabiliranno a Pera [15], che, con Caffa e Chio, saranno vere e proprie colonie genovesi in Romania [16].

Tutto questo può essere visto come un riquadro istituzionale costruito dal potere politico delle città marinare italiane, per garantire il commercio mediterraneo dei loro cittadini. I mercanti, quindi, percorrevano vie relativamente sicure, per raggiungere, soggiornare e ritornare da tutti i punti di quello spazio. I soli rischi che correvano, non sempre prevedibili, erano, infatti, quelli derivanti dalle tempeste, dalla pirateria e dalla guerra, per il resto sembra che tutto fosse preordinato perché i viaggi giungessero a buon fine.

I toscani e i lombardi, che già dalla fine del XII secolo cominciarono a frequentare i mercati dell'Europa occidentale e le fiere di Champagne, potevano seguire, per recarvisi, due diversi itinerari. Il primo raggiungeva, per mare, i porti della Provenza e della

[10] G. LUZZATTO, *Storia economica d'Italia. Il Medioevo*, Firenze 1963, p. 125.

[11] *Ibidem.*

[12] F. LANE, *Storia di Venezia* ... cit., p. 82.

[13] *Ivi*, p. 81.

[14] *Ivi*, pp. 82-83.

[15] M. BALARD, *La Romanie génoise (XIIe-début du XVe siècle)*, Rome 1978, p. 179 e sgg.

[16] *Ibidem.*

Linguadoca e da lì proseguiva per la «strada reale diretta», per usufruire del salvacondotto della fiera. Seguendo questo percorso s'impiegavano, da Aigues Mortes alle fiere, non meno di 20-23 giorni. Secondo il Bautier questa strada doveva passare sul territorio controllato dal re di Francia: da Aigues Mortes si svolgeva in direzione della vallata della Loira e, quindi, raggiungeva le quattro città fieristiche, attraverso le vallate degli affluenti della Senna [17]. Il secondo itinerario seguiva la via, tutta terrestre, attraverso le Alpi e sappiamo che il tempo di percorrenza da Troyes ad Alba, era di trenta giorni [18]. I mercanti italiani cercarono ed ottennero ben presto dei salvacondotti. Il re di Francia, nel 1209, concedeva la sua protezione a tutti i mercanti che si recavano alle fiere. Nel 1245 il conte di Champagne esentava i mercanti romani, toscani, lombardi e provenzali dalla giurisdizione dei sovrintendenti fieristici e concedeva loro di amministrare la giustizia per i membri delle loro nazioni. Nel 1278 nacque la *Universitas* degli italiani che aveva al proprio vertice un *capitaneus*. Quest'ultimo aveva la facoltà di rappresentare le nazioni italiane davanti al re o ai principi. L'università degli italiani in Nîmes era composta dai mercanti di undici città: Asti, Roma, Firenze, Genova, Siena, Lucca, Milano, Pistoia, Venezia, Piacenza, Alba, e ottenne gli stessi privilegi di cui godevano i mercanti che frequentavano le fiere di Champagne, fra i quali l'immediata esecutività dei loro titoli di credito. I mercanti italiani alloggiavano nelle città fieristiche in abitazioni locate da proprietari del luogo, ma cercarono di ottenere spazi abitativi che contenessero tutti i mercanti di una stessa nazione [19].

Il Dubois parla di uno spazio europeo delle fiere, spazio strutturato da una rete di strade, quelle stesse che i mercanti percorrevano per raggiungerle. Questo spazio era organizzato dato che i mercanti, dietro pagamento dei dazi e dello stallaggio per le soste obbligatorie, ottenevano dai vari principi, sui cui territori passavano, la garanzia della pace e della protezione [20]. Occorre affermare che per spazio

[17] R.H. Bautier, *Recherches sur les routes de l'Europe médiévale*, I, *De Paris e des foires de Champagne a la Mediterrané par le Massif Central*, in «Bulletin philologique et historique du Comité des travaux historique», 1960, pp. 100-143.

[18] Ch. Verlinden, *Mercati e fiere*, in *Storia economica Cambridge*, III, *Le città e la politica economica nel Medioevo*, Torino 1977, pp. 147-148.

[19] P. Racine, *Les Marchands italiens dans le Royaume de France (XIIe-XIVe siècles)*, in *Spazio Urbano e organizzazione economica nell'Europa medievale*, «Annali della Facoltà di Scienze Politiche di Perugia», 29 (a.a. 1993-94), pp. 108-116.

[20] H. Dubois, *Espace de la foire et espace urbain dans les villes du Royaume de France (XIIe-XVe siècles)*, in *Spazio urbano ed organizzazione economica nell'Europa medievale* ... cit., pp. 128-129.

organizzato bisogna intendere anche il mantenimento di strade efficienti e l'esistenza di locande a distanze ravvicinate, data la lentezza dei viaggi del tempo (24 chilometri al giorno compreso il passaggio delle Alpi e 32 chilometri al giorno nel percorso verso il Mediterraneo [21]).

Il quadro istituzionale che si formava, non costituiva altro che un elemento strutturale, poiché quello che si creava, a mano a mano che si consolidava quel quadro, era un mercato unificato che riguardava tutto il Mediterraneo con i suoi addentramenti e l'Europa nel suo insieme.

Infatti, il periodo che va dalla rinascita dopo il Mille agli ultimi decenni del Duecento è caratterizzato, per la storia economica, da quel tipo di organizzazione degli affari che fu propria del mercante itinerante. È questo il periodo in cui gli operatori economici lasciavano le loro sedi imbarcandosi, con danaro o mercanzie sulle navi che li conducevano a Costantinopoli, nei porti di Siria e Palestina, in quelli dell'Egitto e dell'Africa settentrionale. Il Balard rileva che l'80% degli atti notarili da lui esaminati, concernevano commende o "societas maris", contratti, cioè, che prevedevano sempre il viaggio verso i porti della Romania del socio *tractator*, che, negli empori raggiunti avrebbe svolto gli affari previsti dall'accordo sociale [22]. Si trattava di migliaia e migliaia di uomini che, lasciando la propria città, si dirigevano nei luoghi più lontani, per commerciare e per provvedere a se stessi durante il viaggio, nei porti di arrivo e, quindi, ancora, sugli itinerari che potevano far giungere a nuovi mercati a nuove possibilità di guadagno. Quegli uomini, non solo determinarono, conobbero e fecero conoscere le vie di navigazione e quelle terrestri, vecchie e nuove, che portarono alla riapertura del movimento mercantile in tutto il Mediterraneo e, direttamente o indirettamente, in tutta l'Europa, ma furono anche quelli che stabilirono una conoscenza non approssimativa dei mercati, dei prodotti, del movimento degli stessi, che crearono cioè quelle conoscenze geografico-economiche, tanto necessarie, a quel commercio itinerante, ma intenso. Ma oltre a questo, vi è nella loro azione, quell'accogliere spunti e situazioni, culture ed arti, modi di pensare e tecniche, quel costituire un'unità di conoscenze e di presenze che andava ben oltre l'elemento nazionale o cittadino.

[21] Ch. Verlinden, *Mercati e fiere* ... cit., pp. 147-148.

[22] M. Balard, *La Romanie* ... cit., p. 600 e sgg.

Franco Borlandi, in un lucido saggio [23], ha avanzato l'ipotesi che il Milione fosse stato scritto da Rustichello da Pisa, sulla base di una pratica di mercatura stilata da Marco Polo. Il Borlandi dimostra la tesi basandosi su alcuni dati: intanto Rustichello non francesizzò i nomi di luogo, ma li riportò in volgare italiano correttamente, ricopiandoli, quindi, da un testo scritto, in secondo luogo almeno la metà dei capitoli del Milione, si sostanziano delle tematiche proprie delle pratiche di mercatura, talora coincidenti perfettamente alle frasi rintracciabili nel capitolo "viaggio del Gattaio" del Pegolotti, infine vi sono memorie che richiamano i manoscritti di Marco Polo [24].

Quest'ipotesi ci porta a concludere che la formazione che il giovane Marco ebbe in Venezia, prima della partenza verso il Catai, e completata durante il viaggio, lo portò a considerare quel mondo dal punto di vista delle possibilità che esso offriva per i mercanti [25]. E quest'attenta considerazione è tanto più interessante, perché la Cina era pur sempre marginale rispetto al grande mercato del Mediterraneo e dell'Europa occidentale.

Le pratiche di mercatura, è utile sottolinearlo, derivano dall'esperienza di viaggi e di soggiorni di numerosi mercanti. Infatti, il più noto di questi manuali della prima metà del Trecento, quello del Pegolotti, raccoglie notizie di diversa derivazione, sia quelle relative a periodi precedenti, sia quelle che l'Autore, operando come fattore della Compagnia dei Bardi, annotò sui mercati da lui stesso conosciuti, sia quelle raccolte da altri operatori economici e relative ad altri mercati. La sua diretta esperienza è presente nei capitoli relativi a Bruges, Anversa e Cipro [26], ma lo stesso manuale contiene il capitolo "Acri di Soria per se medesimo quando era a mano di cristiani" [27] le cui notizie quindi risalivano al periodo precedente al 1291, ma oltre a questo vi sono notizie su mercati che il Pegolotti non

[23] F. BORLANDI, *Alle origini del libro di Marco Polo,* in *Studi in onore di Amintore Fanfani,* I, *Antichità e Alto Medioevo,* Milano 1962, pp. 107-147.

[24] Le stesse sono rintracciabili in un inventario attinente a Marin Faliero della prima metà del Trecento, e in un estratto del libro di Marco Polo, conservata in un manoscritto fiorentino del 1430-31, del quale è precisata la derivazione «E questo libro istà a Vinegia in sul Rialto apichato cholle chatene ch'onnun el può lègere», che può essere fatta risalire ad alcuni decenni precedenti (cfr. *Ivi,* pp. 130-136).

[25] *Ivi,* p. 136 e sgg.

[26] F. BALDUCCI PEGOLOTTI, *La pratica della mercatura,* a cura di A. EVANS, Cambridge (Mass.) 1936, pp 77-102 e pp. 236-258

[27] *Ivi,* pp. 63-69.

aveva mai conosciuto ma di cui aveva avuto notizie scritte stilate da viaggiatori che li avevano visitati. È probabile che queste ultime annotazioni fossero già state raccolte a formare quel canovaccio, di cui parlava il Ciano, su cui le pratiche di mercatura si formavano [28]. Sono, tuttavia, da sottolineare, così come abbiamo potuto notare per il Pegolotti, i diversi livelli di conoscenza che i manuali contengono. Utilizzando un'immagine geometrica potremmo dire che le notizie in essi raccolte devono essere considerate secondo una distribuzione concentrica: un nucleo centrale derivante dalla personale esperienza dell'autore, circoli successivi costituiti dalle notizie che l'autore recepisce attraverso i corrispondenti che agiscono su altre piazze, ed infine, nella parte più periferica della distribuzione, ricordi, annotazioni e informazioni, stilati da operatori economici in periodi precedenti o in mercati lontani.

Trattasi sempre di esperienze personali fatte da operatori economici che, soprattutto fino agli anni finali del Duecento, viaggiavano di piazza in piazza per acquistare e vendere prodotti e per guadagnare su queste operazioni. Per questo le più antiche pratiche di mercatura possono essere considerate come assemblaggio di annotazioni diverse derivate da esperienze di viaggio.

L'individuo in ogni modo riappare con annotazioni particolari, che vanno oltre il comune schema di questi manuali. Prendiamo spunto per seguire queste presenze da una pratica di mercatura che il Bautier dice essere del 1315 [29], dove mi sembra sia possibile rintracciare sia quella concentrica distribuzione delle notizie, cui abbiamo fatto cenno, sia le sottostanti esperienze personali. Questo manuale riporta, come quello del Pegolotti, il capitolo sul "viaggio al Gattaio", con qualche elemento in più rispetto al manuale più noto. Intanto contrariamente a tutti gli altri questo manoscritto ha un intero settore in cui sono precisate, con frasi che iniziano sempre con «portasi a ...» e «traxi da ...», tutte le merci che si immettono e che si traggono da ogni mercato. Per quanto riguarda la Cina si legge: «Portaxi al Ghattaio per vendere e barattare tele line sottili

[28] C. CIANO, *La "pratica di mercatura" datiniana (Secolo XIV),* Milano 1964, pp. 30-39.

[29] R.H. BAUTIER, *Les relations économiques des occidentaux avec les pays d'Orient, au Moyen Age. Points de vue et documents,* in *Sociétés et compagnies de commerc en Orient et dans l'Océan indien.* Actes du VIIIe Colloque international d'histoire maritime, Paris 1971, pp. 311-320.

d'ongni ragone e canbellotti d'ongni ragone e stangno in verghe e choralli puliti e non puliti e anbra chonca a modo di paternostri e argento in verghe alla legha veniziana che ttiene a oc. 11 1/3 per libra» [30]. Sappiamo da altre fonti che i prodotti portati sulla via delle spezie erano venduti nelle località incontrate, prima di giungere al Catai, ma sappiamo che i coralli erano richiesti a Chesimur più che in ogni altro luogo, come ci dice lo stesso Polo [31]. Tra le cose che vi si traeva incontriamo oltre alla «seta cruda che è chattiva» [32] (come precisa l'autore), gengiovo, cannella, fiore di cannella e rabarbaro; ebbene per quest'ultimo prodotto Marco Polo precisa che se ne produceva nella provincia di Tangut e che i mercanti lo comprano qui e lo portavano in tutto il mondo [33], mentre il gengiovo cresceva intorno a Sugiu [34].

Ma c'è di più; la più antica pratica precisa: «Ragona che al Ghattaio, cioè nella terra magore che ssi chiama el Chanbellocchio (Peiping) e nel chontado, per le province, arai da 18 in 20 libre di seta, al peso di Genova, per uno sommo d'argento che vale f. 5 d'oro e, poi, varrà detta seta in Genova f. xxx o più, sechondo il tenporale» [35]. Questo brano, da solo, spiega il perché di quel «commercio di massa», come lo definisce il Lopez [36], imbastito sulla seta cinese, e spiega anche perché i mercanti affrontavano un viaggio così lungo: i capitali investiti in Cina fornivano in Genova un ritratto del 600% [37]. È vero che sul ritratto pesavano le spese del lungo viaggio,

[30] Biblioteca Marucelliana di Firenze (d'ora in poi BMF), C, 226, c. 46v.

[31] F. Borlandi, *Alle origini* ... cit. p. 142.

[32] BMF, C226, c. 46v.

[33] *Il libro di Marco Polo detto Milione*, a cura di D. Ponchiroli, con introduzione di S. Solmi, Torino 1982, p. 50.

[34] *Ivi*, p. 148.

[35] BMF, C226 c. 48. La località è la più frequentata dai mercanti così come specifica il manoscritto: «Il Ghattaio si è una provinca ov'è molte terre e molti chastelli e ville e fra l'altre terre della detta provinca, ove si riparano e' merchatanti e dove si fa el forte della merchatantia, si è una terra che ssi chiama el Chanbellocchio che è di giro di migla 100 ed è molto piena di genti e di magoni» (*Ivi*, c. 47v).

[36] R.S. Lopez, *Nuove luci sugli italiani in Estremo Oriente prima di Colombo*, in *Studi colombiani*, III, pp. 337-398.

[37] Il Pegolotti riporta soltanto: «E ragonasi che al Gattaio arai da libre 19 in 20 di seta gattaia recato a peso di Genova per uno sommo d'argento» senza specificare il suo valore sul mercato di Genova (F. Balducci Pegolotti, *La pratica* ... cit., p. 23); aggiungerei che nessun studioso ha notato il valore veramente basso della seta in Cina, qui riportato. Il Bautier, che ha insistito molto sulla pochezza del commercio della seta cinese, anche per le quantità limitate che delle stesse giungevano a Lucca negli anni trenta del Trecento, nelle trascrizioni che ha fatto del documento in esame non ha riportato questo brano, che sembra dimostrare il contrario (cfr. R.H. Bautier, *Les relations* ... cit., pp. 286-292; 316).

ma il nostro autore ci fornisce anche quelle. Per il viaggio di andata, infatti, egli precisa i costi in relazione all'investimento effettuato [38]: 10000 fiorini di mercanzie erano gravate da una spesa di 200 fiorini, appena il 2% del valore della merce [39]. Il viaggio di ritorno sembra essere più costoso: «Ragonaxi che arà di spexa dal Ghattaio fino gunto alla Tana, chontando ongni spesa che à la merchatantia fino chondotta alla Tana e spexe di boccha e salario di torcimanni e di due famigli, in tutto sommi 5 alla soma della merchatantia che rechi che ongni sommo vale f. 5 d'oro» [40]. Il testo precisa anche i mezzi che vi sono per viaggiare dalla Tana alla Cina e viceversa: il carro di buoi, tirato da un solo bue, che trasporta 10 quintali, il carro di cammelli, con tre cammelli, che trasporta 30 quintali, il carro di cavalli, con un solo cavallo che trasporta 6 quintali e mezzo sempre di Genova, in più vi è la soma dell'asino che trasporta 220 libbre di Genova. Quindi il testo, riferendo le spese del ritorno ad ogni soma, si riferisce a quest'ultimo mezzo di trasporto. Se noi consideriamo che con 10.000 fiorini si potevano acquistare da 36.000 a 40.000 libbre di seta occorrevano da 163 a 182 some d'asino per trasportarla, con una spesa che poteva variare da 4075 a 4550 fiorini, cioè il 40,75/45,5% del primo costo; una aggravio forse troppo alto, se soprattutto lo riferiamo alla esigua entità che lo stesso assumeva per l'andata, ma è difficile procedere altrimenti, dato il preciso riferimento del testo alla "soma" e non ad altro mezzo di trasporto. Sappiamo che dalla Tana a Genova i costi gravavano per il 7% sul prezzo di vendita [41], per cui il nostro calcolo non è errato se diciamo che l'intera somma investita, includendovi le spese, poteva essere comunque triplicata in due anni.

[38] «Ragonasi che uno merchatante chon uno torcimanno e due famigli e chon merchatantia di montanza di f. 10000 d'oro spenderà, da mosso dalla Tana insino gunto al Ghattaio, mettendo tutte spexe di boccha e spese della merchatantia, voglendo fare masserizia, da 40 sommi d'argento che uno somo, pesa a pexo di Genova oc. 7 1/2 ed è ariento di legha di oc. 11 1/2, che viene a valere uno sommo circha di f. 5 d'oro» (BMF, C226, c. 47v).

[39] Il Pegolotti fornisce spese ancora minori, poiché per mercanzie del valore di 25000 fiorini indica una spesa, all'andata, variante dai 300 ai 400 fiorini, cioè corrispondente all'1,2/1,6% (Cfr. F. Balducci Pegolotti, *La pratica* ... cit., p. 22).

[40] BMF, C226, c. 47v.

[41] M. Balard, *La Romanie* ... cit., p. 731.

Il testo in discorso riporta anche i brani che il Pegolotti riprenderà sullo stesso viaggio, vale a dire: le distanze, in giorni, che occorrono per coprire il lungo percorso e il nostro manoscritto termina dicendo: «Sicché detto chamino si è più là che lla Tana gornate 284, per terra e per aqua chome veduto ài» [42]. E sono riportati, anche, i consigli, anch'essi presenti sul Pegolotti, per fare questo viaggio: farsi crescere la barba, dato che in quelle terre nessuno ha la barba rasa; portarsi da mangiare per 25 giorni, che per il resto del viaggio si trova; portare con sé torcimanni «cioè huomini che sanno la linghua» [43] e due famigli che sappiano anch'essi la lingua; se uno vuole può portarsi «una femina» «chi la mena è tenuto huomo di più riputazione» [44]. Il cammino è sicurissimo sia di giorno che di notte, fuorché per il tratto dalla Tana a Sarai, ma se si fa il viaggio con 60 uomini «che sse ne truovano asai che passano chi per un chamino e chi per uno altro» [45] il cammino è sicurissimo. In genere i mercanti possono cavalcare su cavalli o asini «chome più si chontentano» [46].

Il Pegolotti consiglia di portare con sé tele di lino per venderle ad Urgenii e prendere in cambio sommi d'argento. Giunto in Cina quell'argento sarà requisito e cambiato in moneta di carta, con la quale il nostro mercante potrà acquistare tutti i prodotti che vorrà.

Il nostro manoscritto riporta qualcosa in più, vale a dire due capitoletti su Sarai e Urgenii che si trovano sulla via del Catai rispettivamente la prima a 25 giornate dalla Tana, la seconda a 28 giornate da Sarai. Ebbene a Sarai i nostri mercanti portavano a vendere: tele di lino, cotone di Siria, stamigne bianche e tinte, ciambellotti, zafferano, stagno in verghe e in pani, coralli, ambra, biacca, argento vivo, vermiglione, argento in verghe. Gli stessi vi traevano seta, drappi a oro, vai crudi, storioni, «uova di pesce», cuoi di bue e di cavallo [47].

Urgenii non riceveva le stamigne e i ciambellotti, ma tutti gli altri prodotti che si portavano a Sarai e cedeva seta, spezie, oro e pietre preziose [48]. Questo mostra appunto che del cammino per il Catai, un buon quinto era normalmente frequentato dai mercanti italiani, per

[42] BMF, C226, c. 47.
[43] *Ivi*, c. 47.
[44] *Ibidem*.
[45] *Ivi*, c. 47v.
[46] *Ibidem*.
[47] *Ivi*, c. 50, vedi anche R.-H. Bautier, *Les Relations* ... cit., p. 316.
[48] BMF, C226, c. 49v, vedi anche R.-H. Bautier, *Les Relations* ... cit. p. 316.

scambiare propri prodotti con quelli che trovavano nelle due città. A Sarai, nel 1320, erano presenti mercanti genovesi ad acquistare pellicce di vaio [49]. Del resto gran parte delle mercanzie immesse alla Tana, sembra siano destinate proprio a questi mercati [50].

Ma se questo ci parla di esperienze di viaggi che potevano entrare a far parte delle conoscenze collettive attraverso l'assemblaggio di testi scritti, il manuale che stiamo esaminando fornisce anche un'esperienza individuale di profonda conoscenza di situazioni locali, che dice qualcosa di più rispetto agli schemi ormai consolidati e che costituisce il nucleo più significativo dello stesso. Esso è costituito da tutti quei mercati che, all'inizio del Trecento, orbitavano intorno a Cipro, che si mostra essere il centro più vivace del commercio levantino.

Prendiamo il brano relativo a uno di questi mercati. Su Laiazzo l'autore scrive:

> «Traxi dello 'Aiazo e del paese d'Erminia: spezierie d'ongni ragone che vi venghono di Torigi e di Baldaccha, salvo zucchero e zaferano; seta cruda d'ongni ragone che vi viene da Torix e seta del gholfo che ssi fa nel paese d'Erminia medesimo ch'è molto finissima seta, quaxi della miglore che sia in ongni parte e seta storta tinta in cholore chermixi che vi viene dal Sanastro di Turchia e bucherami d'Arzingha che vi venghono d'Alzerone di Turchia e chotone maputo che nasce nel paese d'Erminia in grande quantità e chotone in grana che ssi porta el seme in Cipri che llà lo danno mangare a' buoi e drapi d'ongni ragone che vi venghono dal Turix e racino cioè, a nostro modo, uve secche che naschono nel paexe d'Erminia e zendadi di seta in chermixi che vi venghono dal Sanastro e perle d'ongni ragone che vi venghono di verso Baldaccha e di verso Torigi e pionbo che ssi fa nel paese d'Erminia in grande quantità» [51].

Questo brano è qualcosa di più di un'annotazione di pratica di mercatura, costituisce il ricordo di un mercante che avendo vissuto ed operato in Laiazzo, conosce e il mercato della città e i circuiti mercantili dei prodotti che provengono dall'esterno. Da Tabriz, e sappiamo dei legami di questa città con il Golfo Persico e con le regioni persiane, provengono: spezie, seta cruda, drappi di seta, perle; da Bagdad, che ha l'identica funzione della prima per i legami con l'Oceano Indiano, provengono spezie e perle; da Sivas seta tinta in chermisi e zendadi; da Erzingan bucherani; e, inoltre, dall'Erminia,

[49] *Ivi*, p. 739.
[50] BMF, C226, c. 42.
[51] *Ivi*, c. 51.

cioè dalla regione intorno a Laiazzo, provengono ottime sete, grandi quantità di cotone e di seme di cotone. Il commercio che dal Golfo Persico, si diramava da Bassora verso Bagdad da un lato e Tabriz dall'altro, portava verso il Mediterraneo, attraverso Laiazzo ma soprattutto attraverso Damasco e Beirut, e verso il Mar Nero, attraverso Trebisonda, i ricchi prodotti delle Indie, ma su quegli itinerari venivano smossi anche i prodotti persiani (sete) e quelli locali (seterie soprattutto).

Per Damasco troviamo la stessa analisi che si conclude con questa frase: «choxe che ttu trai di Domascho si chonduchono, da Domascho a Baruti, per terra, che v'è 3 gornate di vetturali e Baruti è in su la marina» [52].

Lo stesso mercante ha scritto le pagine su Cipro, che sono sicuramente le più belle fra quelle del codice. Cipro è un crocicchio in cui arrivano prodotti da tutto il Mediterraneo, dal Levante, dall'Europa occidentale. E tale fu quel mercato dopo la caduta di Acri, allorché i mercanti italiani che operavano sulla costa palestinese si ritirarono sull'isola, anche se, come abbiamo appena visto le merci continuavano a defluire da Beirut, ma appunto per andare verso Cipro che le ridistribuiva ovunque [53].

La vivacità della piazza è stata recentemente messa in luce, dopo la pubblicazione degli atti notarili stilati in Cipro da alcuni notai genovesi [54], dal Balard, che li ha analizzati giungendo a delle conclusioni quanto mai interessanti: una popolazione mercantile di 3008 persone che svolgeva affari per ben 600.275 bisanti bianchi, dal 1296 al 1310, indirizzando questi investimenti, soprattutto con le accomandite, verso la Piccola Armenia, Genova, Ancona, Costantinopoli, il Mar Nero, Marsiglia, la Puglia ecc. [55]. Ebbene il nostro manuale, derivato nella sua parte centrale dall'esperienza

[52] *Ivi*, c. 52.

[53] *Ivi*, cc. 52-52v.

[54] V. Polonio, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (3 luglio 1300-3 agosto 1301)*, Genova 1981; R. Pavoni, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (6 luglio-27 ottobre 1301)*, Genova 1982; M. Balard, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto (11 ottobre 1296-23 giugno 1299)*, Genova 1983; Idem, *Notai genovesi in Oltremare. Atti rogati a Cipro da Lamberto di Sambuceto e da Giovanni de Rocha (1304-1310)*, Genova 1984.

[55] M. Balard, *Génois et Pisans en Orient (fin du XIIIe-debut du XIVe siècle)*, in *Genova, Pisa e il Mediterraneo tra due e Trecento. Per il VII Centenario della Battaglia della Meloria*, Genova 1984, p. 205.

diretta fatta dal suo autore di quei luoghi, riporta particolari notevoli su Alessandria, Il Cairo, Damietta, Damasco, Beirut, Laiazzo, Tabriz, Trebisonda, Cipro, appunto, ma anche su Rodi, Creta, Chio e su tutti i porti dominati dai veneziani, a tal punto da farci considerare questa parte quella più interessante dell'intero codice.

Lo stesso manuale ci mostra un altro interessante aspetto, che possiamo far risalire a alcuni decenni prima. Noi sappiamo che la navigazione genovese verso il Mare del Nord iniziava nel 1277 con il viaggio della nave di Niccolozzo Spinola per la Fiandra, ed era seguito l'anno successivo dalle navi di Niccolino Zaccaria e di Ughetto Imbriaco per l'Inghilterra [56]. Noi non sappiamo però se quelle navi abbiano fatto scalo nei porti baschi della Spagna o nei porti francesi dell'Atlantico. Si suppone invece che dal 1298, stabilita una regolare rotta annuale da Genova al Mare del Nord, le navi genovesi facessero una navigazione d'alto mare passando dal Capo Finisterre in Galizia al Capo San Matteo in Bretagna, non toccando quindi i porti atlantici della Spagna e della Francia.

Il Renouard ha posto la questione in diversa maniera, avendo infatti incontrato un genovese a La Rochelle nel 1224, anno in cui la città cadeva sotto il dominio francese, e constatato che Gherardo Pessagno e suo fratello si rifugiarono nella stessa città per fuggire a una tempesta nel 1232 o 1233 e, inoltre, nel 1286-87, Enrico Diotisalvi inviava a Genova da quel porto una piccola quantità di prodotti alla moglie, si domanda se non si tratti dello «scioglimento dell'itinerario marittimo verso l'Inghilterra e la Fiandra da parte dei Genovesi, prudenti ed insieme curiosi, mossi a riconoscere progressivamente le coste, i loro porti, e altresì i loro prodotti e i loro mercati, per mezzo di una navigazione di cabotaggio» [57].

Ebbene il manuale in oggetto ci fornisce interessanti notizie. Esso infatti, proprio sulla via del Mare del Nord, ci fornisce indicazioni sui mercati di Siviglia, Lisbona e più in generale del Portogallo e di ben sei porti della Spagna atlantica vale a dire: Santander, Laredo, Castro-Urdiales, Bermeo, Guetaria e San Sebastian e per questi ultimi specifica: «Traxi di detti luoghi ferro in vergha in

[56] R. Doehaerd, *Les galères génoises dans la Manche et dans la mer du Nord à la fin du XIIIe siècles*, in «Bullettin de l'Institut Historique Belge de Rome», XIX (1938), pp. 10 e 16.

[57] Y. Renouard, *Uomini d'affari italiani a La Rochelle nel medio evo*, in Idem, *Italia e Francia nel commercio medievale*, con prefazione e a cura di P.F. Palumbo, Roma 1966, p. 147.

grande quantità e grana da tingnere asai e sevo di bue asai e pillicce rie d'angnine asai e tele da fare vele per navili in grande quantità che sono per larghezza una alla di Fiandra» [58]. Segue l'esame dei porti della costa francese Royan, Bordeaux, Guascogna in generale, Nantes e Isole della Baia, e Caené in Normandia. Per le prime tre località il prodotto che vi si trae in «grandi quantità» è il vino, Nantes entra in gioco per il pesce salato, le isole della baia per il gran commercio del sale che come sappiamo vedeva scendere ogni anno le «flotte della Baia» anseatiche, per raggiungere l'isola d'Oléran e la Baia di Bourgneuf ad acquistarlo [59]. Caené rammentata per i suoi panni, i canovacci, l'erba gualda e il guado.

I panni di Caen raggiungevano l'Italia e per mani degli italiani erano ridistribuiti nel Mediterraneo. Le altre località, invece, avevano un commercio continuo e vivace, che era condotto da mercanti locali senza che gli italiani riuscissero a impossessarsene, lo stesso, infatti, rientrava nei circuiti del commercio settentrionale tenuto in mano da anseatici e inglesi più che da altre nazioni. Le annotazioni incontrate, derivano, quindi, dagli uomini, sicuramente genovesi, che effettuarono quella navigazione lungo costa, prima di giungere al mare del Nord, per conoscere quei mercati e immettervi le poche spezie che gli stessi richiedevano. Ma è singolare che dalle descrizioni che si fa di questi mercati si evidenzi anche l'assenza degli italiani con frasi come: «che vi va d'Inghilterra»; «che vi va di Spagna»; «che vi va di Fiandra» e simili. Le stesse annotazioni potrebbero forse avere un'altra origine; i fiorentini furono presenti in Aquitania come amministratori per conto del duca che era, allo stesso tempo, re d'Inghilterra. In questa veste troviamo dal 1307, i Frescobaldi, e sappiamo anche che ivi commerciarono vini [60]. L'esperienza però che questo codice rileva è legata a gente di mare. Come gli operatori economici italiani incontrati a La Rochelle e a Bordeaux nel Duecento per il Renouard sono la riprova della «precisione con la quale sono designate le coste dell'Atlantico sul portolano del genovese Pietro Vesconte, esteso nel 1311" [61], una riprova ancora maggiore delle conoscenze genovesi di quelle coste è fornita dal nostro documento.

Non credo che invece corrispondano ad un'esperienza diretta

[58] BMF, C226, c.56.

[59] M. Postan, *Il commercio dell'Europa medievale: il Nord,* in *Storia economica Cambridge,* II, *Commercio e industria nel medioevo,* Torino 1982, pp. 152-153.

[60] Y. Renouard, *I Frescobaldi nella Guienna (1307-1312),* in Idem, *Italia* ... cit., pp. 167-178.

[61] Y. Renouard, *Uomini d'affari* ... cit., p. 149.

della navigazione italiana, le poche notizie che il manuale riporta sulle isole Frisoni, sulla Danimarca, sulla Norvegia e sull'Irlanda, di cui ricorda, per le prime due, gli apprezzati cavalli, per la terza, oltre al legname, l'olio di pesce e lo stoccafisso e, per l'ultima, la lana e i panni che sono «grossi» [62]. Dobbiamo menzionare a questo proposito la presenza di banchieri, soprattutto toscani, in questi paesi per riscuotere le decime o per concedere prestiti, dietro autorizzazione del Papa, al clero locale. A quei banchieri era forse utile conoscere le esportazioni di quei luoghi per cercare di creare quel sistema che avevano creato in Inghilterra, dove prestavano ai monasteri, con la garanzia delle future produzioni di lana che quei mercanti banchieri esportavano verso la Fiandra.

E un'altra esperienza dugentesca è sicuramente quella che ci deriva, sempre con lo stesso procedimento del "ricordo" dei prodotti che si immettono e che si traggono da un mercato, dalle annotazioni relative ai porti dell'Africa settentrionale ed atlantica fino a Safi. Sono, in questa sezione, ben diciotto i porti ricordati, e per tutti vi è un'immissione massiccia di panni di lana sia fiamminghi che italiani, drappi di seta di evidente provenienza levantina, olio e vino, di quest'ultimo è detto «che llo béono i soldati e i cristiani che vanno e stanno nella terra» [63], oltre ad altre cose. Le esportazioni sono sempre le stesse: lana e boldroni e agnelline e cera e datteri e cuoi, ecc. Risulta evidente da tutto questo una verità qualche volta sottaciuta: l'avvio dell'arte della lana nelle città italiane, duecentesche, si ebbe grazie all'importazione massiccia di lana barbaresca dall'Africa settentrionale, ad opera di pisani e genovesi. D'altronde la cresciuta domanda di cuoiame e pelli delle città italiane che si stavano espandendo, in gran parte fu soddisfatta dalle importazioni da questo settore geografico. E tutto questo derivò dal massiccio spostamento di navi da una parte all'altra del Mediterraneo occidentale, con uomini che presero contatto con quei mercati, li descrissero, li frequentarono con continuità, fino ad ottenere, alla fine del Duecento, un grande mercato che comprendeva l'intero Mediterraneo e l'Europa occidentale.

Le testimonianze sull'esperienza diretta di viaggi per il Duecento e i primi decenni del Trecento, sono molto poche, ma è sufficiente leggere le lettere che ci sono pervenute della Compagnia senese dei Tolomei, scritte dalle fiere di Champagne, per avere una visione di quella realtà. Il continuo muoversi da una fiera all'altra, l'essere

[62] BMF, C226, cc. 56v-57.

[63] *Ivi,* c. 58.

nelle diverse città fiamminghe per acquistare panni, l'andare a Parigi e nei numerosi luoghi in cui la compagnia aveva i suoi debitori, per sollecitare la riscossione, rivelano un mondo in continuo movimento. Quella situazione si complica ulteriormente se prendiamo in considerazione i continui viaggi dei mercanti verso l'Italia. Si ha quindi quell'andirivieni dei «nostri lombardi», associati ai Tolomei, per portare, dalla Fiandra e dalle stesse fiere, panni fiamminghi e lana in Lombardia e riportare verso la Champagne i fustagni prodotti nelle città lombarde, il pepe e la cera e altri prodotti acquistati sul porto di Venezia e così di seguito. Un mondo che era sempre pronto a caricare i propri beni su cavalli e muli, per tornarsene via, come dice chiaramente Andrea Tolomei nella lettera del 1262, per timore che l'interdetto papale contro i ghibellini senesi li raggiunga anche in Francia [64].

Conosciamo qualcosa dell'avventuroso viaggio di fuga dall'Inghilterra, dei membri della Compagnia dei Frescobaldi [65], al momento del fallimento della stessa. Così il fratello del direttore della compagnia, Bettino, con tre fattori e sei fanti su otto cavalli, impiegava 30 giorni per percorrere l'itinerario da Bruges a Saint Géoire presso Ginevra spendendo oltre 105 fiorini [66]; nello stesso tempo la compagnia inviava da Bruges a Bougoin presso Vienne, undici balle di lana, ben legate e imballate con doppia scarpelliera, dove erano state nascoste le cose preziose portate via dall'Inghilterra, accompagnate da Iacopo Perivoli e da un fante oltre che dai vetturali. Per questo viaggio furono impiegati 59 giorni e furono spesi oltre 171 fiorini [67]. A Vienne, dove era in corso un concilio indetto da Clemente V e dove i Frescobaldi pensavano di trovare protezione, si ritrovarono alfine tutti i membri della compagnia. In questa città il figlio di Bettino si ammalò e, per curarlo, furono consultati ben tre medici uno di origine lucchese, uno proveniente da Carmignano e uno da Firenze, spendendo per i loro onorari ben 40 fiorini e 14 fiorini per le medicine [68]. Il tentativo di soccorrere i compagni che operavano per conto della compagnia a Bordeaux si svolse in due tempi: una prima volta furono inviati il camarlingo e lo scudiero del Vescovo di Firenze con due fanti e tre cavalli, e le spese per il viaggio da Vienne

[64] A. Castellani, *La prosa* ... cit., pp. 273-289; 401-407; 413-420.
[65] A. Sapori, *La compagnia dei Frescobaldi in Inghilterra,* Firenze 1947.
[66] *Ivi,* pp. 114-115.
[67] *Ivi,* p. 115.
[68] *Ivi,* pp. 116-117.

a La Réole in Guascogna e ritorno, viaggio durato 31 giorni, furono di 33 lire tornesi e 2 soldi di piccoli. Due giorni dopo il rientro dei due messi, il 31 marzo, partivano due fattori della società e un fante, per raggiungere Bordeaux, ma, dopo 8 giorni di viaggio raggiungevano Périgueux, e lì sostavano inviando a Bordeaux, a più riprese, il fante e, quindi, gli stessi fattori andranno a Bordeaux, da soli ed accompagnati da persone che potevano intervenire presso le autorità del luogo, per ottenere la liberazione dei propri compagni, ma i loro sforzi non portarono a nessun risultato e dopo due mesi di permanenza ritornarono in Avignone, spendendo per tutto il periodo (65 giorni) 33 fiorini e s.2 d.2 di tornesi piccoli e reali dodici d'oro, più un cavallo e il cappello di uno dei fattori che gli furono tolti a La Réole dai "sergenti" guasconi [69].

Negli ultimi decenni del Duecento e nei primi del Trecento assistiamo a quella che alcuni storici americani, come il De Roover e il Lane, hanno indicato come la «rivoluzione del mercante sedentario», che conduceva ad un diverso modo di organizzazione degli affari, vale a dire, allo stanziamento di soci o fattori delle compagnie toscane negli empori di maggiore interesse nell'Europa occidentale e nel Mediterraneo o allo stabilirsi, per Venezia, sulle stesse, di rappresentanze permanenti. Nell'uno e nell'altro caso la merce viaggia ora, affidata ai vettori navali o ai vetturali terrestri, e i mercanti si muovono con minore frequenza. Nel periodo precedente, il mercante che viaggiava era in grado di rinnovare, di volta in volta, il bagaglio delle proprie conoscenze relative ai mercati raggiunti, mentre il mercante sedentario aveva la necessità di fissare la memoria di tutto ciò che si conosceva sugli stessi, per operare anche al di fuori della città dove abitualmente risiedeva. Ed è proprio dall'inizio del Trecento che cominciano a comparire le pratiche di mercatura, che cercavano di soddisfare ampiamente quest'ultima necessità.

Per la fine del Trecento, attraverso un quaderno tenuto da un fattore datiniano durante il suo viaggio in Umbria, ho potuto ricostruire gli itinerari percorsi, l'attrezzatura degli stessi, in alberghi e locande, le spese sostenute, così come ho potuto sottolineare l'interesse che il mercante mostrava, prendendo particolareggiati appunti, sui prodotti che incontrava sulla sua via [70]. Il fattore Zanobi di Forese partiva da Firenze il 16 dicembre 1384 per raggiungere

[69] *Ivi,* pp. 94-95; 109-110.
[70] B. Dini, *Il viaggio di un mercante fiorentino in Umbria alla fine del Trecento,* in «Miscellanea storica della Valdelsa», XCVI (1990), pp. 81-103.

Perugia, seguendo la via di Siena. Egli, lo stesso giorno, si fermava per pranzare a Barberino Val d'Elsa e per cenare e dormire a Poggibonsi, il secondo giorno doveva deviare dalla detta via, per le piogge che l'avevano interrotta, pranzava comunque «alla Collina» e la sera era a Siena all'»Albergo del Gallo» ed ivi rimaneva il giorno successivo che era domenica e il lunedì fino a «nona», «per lo male stato della terra». Riprendeva quindi il viaggio raggiungendo Buoconvento «di là da Siena miglia dodici», dove cenava e pernottava. Il 20 di dicembre pranzava a Corsignano (l'attuale Pienza) «che sono miglia dodici da Buonconvento a ivi» e la sera cenava e pernottava a Chianciano «che sono miglia otto da Corsignano ivi». Il giorno dopo pranzava a Chiusi e qui prendeva con sé «uno ci fa scorta per passare le Chiani» per avviarsi verso Città della Pieve, dove pernottava. Il giorno successivo pranzava presso Perugia e la sera «a tardi» giungeva in città e scriveva sul suo quaderno «à da Chastello della Pieve a Perugia miglia 20». Le miglia venti sembrano essere, in questo viaggio d'andata, la normale strada percorribile in una giornata, che corrispondevano, secondo la misura del miglio fiorentino a circa 33 chilometri il giorno. A Perugia prendeva alloggio all'«Albergo delle Chiavi». Arrivato in città il 22 dicembre, vi si tratteneva fino al 4 gennaio, per prendere contatto con gli operatori del luogo e fare gli acquisti che doveva fare, allungava il suo soggiorno a motivo della chiusura delle botteghe per le festività natalizie. Il 4 gennaio partiva per Foligno, per acquistare canovacci, pranzava per via e la sera era in città, si tratteneva il giorno successivo e non trovando la merce che desiderava dava commissione di fornirla a mercanti locali e ritornava a Perugia il 6.

Il 12 partiva per Città di Castello, accompagnato da un garzone, per acquistarvi veli di cotone, fece, per questo, «il chamino d'Aghobio», «per dubio degli usciti di Perugia» che era doppio della strada normale: 40 miglia, invece di 20. Nell'andare le soste furono a Ponte a Patolo per il pranzo, a Gubbio per la cena e il pernottamento, a Terzo la sera successiva, quindi a Città di Castello dove scese all'«Albergo la Fredura». Tornavano a Perugia con un viaggio che si svolse dal 21 al 22 gennaio. Il ritorno a Firenze fu fatto sostando a Tavernelle, Panicale, Chianciano, San Quirico d'Orcia, Buonconvento, Staggia, Tavernelle Val di Pesa ed infine Firenze. Cinque giorni per tornare e sette per andare da Firenze a Perugia. Queste erano le condizioni delle strade medievali, se da un lato quelle toscane ed umbre almeno presentano sempre il conforto di alberghi o taverne dove potere trovare un pasto, la biada per il ronzino e un letto per riposare, dall'altro presentano questa vulnerabilità dovuta o alle abbondanti piogge, come nel caso di Staggia all'andata o il sostare in Siena, o alla natura stessa, come la scorta presa per attraversare le Chiane, oppure alla possibilità di incontrare gruppi di uomini, come i fuoriusciti di Perugia, che potevano mettere in pericolo la vita e i beni dei viandanti. Relativamente a questo fatto bisogna osservare che il mercante non scelse, per il suo viaggio, la via più breve che da Firenze passando per Arezzo andava a Perugia, e questo a motivo del fatto che messer Guido, al soldo della Repubblica di Firenze, il quale, scriveva il fattore, «ène fra Arezzo e Cortona» «e vane schorendo il paese de' sanesi e piglia cotali prede», rendeva insicura quella strada. Quei mercanti però, e questo li caratterizza pienamente, erano sempre informati su queste situazioni e provvedevano, per sé stessi e per le proprie mercanzie, a cautelarsi seguendo vie alternative [71].

Ciò che sorprende è di ritrovare in questo mercante la stessa attrezzatura mentale che abbiamo rilevato per il Duecento e per gli inizi del Trecento negli estensori delle annotazioni che portarono alla nascita delle pratiche di mercatura. Egli, infatti, sul suo quaderno, prende appunti riguardanti le produzioni dei luoghi che egli attraversa. Così prende informazioni in Siena sul «ferro dolce» prodotto nel senese, delle persone che lo producono, del prezzo. Prende informazioni e le annota, sullo zafferano che si ottiene nei dintorni di Corsignano e di Montepulciano e del relativo prezzo. E dato che il suo scopo era quello di allacciare rapporti con Perugia per il commercio dei veli, Zanobi di Forese annotava, sul suo quaderno, tutti i dazi, che gli stessi dovevano sopportare nelle varie città che avrebbero dovuto attraversare per giungere a Firenze. In Foligno lo stesso mercante copiava una mercuriale dei prezzi dei prodotti della città che comprendeva, oltre ai canovacci, la carta fabbricata in Foligno, le corde, lo spago, le cinghie, i pettorali, ecc., tutti predisposti per gli usi più diversi. Nella stessa città annotava le misure di lunghezza e la loro corrispondenza con quelle di Firenze. Nello stesso quaderno infine fu scritta la bella ricordanza, presa in città di Castello, sulla produzione e il commercio del guado a Sant'Angelo in Vado, Casteldurante, Mercatello e Urbino, con l'indicazione della produzione annua (300 mila libbre), della qualità «ivi si fa migliore che niuno lato», e delle persone atte a fornirlo,

[71] *Ivi*, pp. 81-91.

così per Città di Castello, il cui guado però «non è sì fine» come l'altro [72]. Insomma il Datini, avviata l'azienda di Pisa, all'inizio del 1383, e contemporaneamente quella di Firenze, dove però le prime annotazioni contabili si ebbero solo nell'ottobre del 1384 [73], stava cercando di penetrare nei mercati dell'Italia centrale e il viaggio di Zanobi di Forese era stato predisposto al fine di aprire i rapporti commerciali con Siena e l'Umbria. Il ferro senese, lo zafferano, i canovacci di Foligno, i veli di Perugia e di Città di Castello, e il guado, saranno prodotti trattati normalmente dalle aziende Datini, ma il primo atto fu quello di organizzare un viaggio che permise di conoscere, oltre alle persone, le produzioni, i mercati e tutto ciò che poteva influire sugli stessi.

Quella stessa mentalità ho potuto vedere sorgere e svilupparsi in Ambrogio de' Rocchi. Il giovane, nato a Siena, dove aveva seguito la scuola d'abbaco e quella di grammatica e di logica, dato che sono giunte fino a noi sue lettere scritte in latino, fu assunto, all'età di tredici anni da un'azienda fiorentina che operava in Genova e qui si formò, dal punto di vista professionale, dato che la «scuola del fondaco» trasferiva ai giovani che nello stesso operavano ciò che c'era di valido nelle situazioni continuamente cangianti proprie del mondo economico del tempo, e soprattutto trasferiva un metodo d'approccio a quella realtà che consisteva, essenzialmente, nell'analisi, in un dato ambiente, di tutta una situazione economica e di quelle condizioni che su essa potevano influire [74]. Il Datini, nel 1392, acquisiva la maggioranza del capitale di quella azienda e decideva di creare una diramazione della stessa in Catalogna. A questo scopo vi inviava Luca del Sera e il giovane Ambrogio de' Rocchi. Essi prendevano imbarco a Genova il 14 giugno 1393 e giungevano a Barcellona il 23. Il 14 luglio erano a Valenza. Nel luglio del 1494 il giovane era a Maiorca per coadiuvare il corrispondente datiniano. Il de' Rocchi, dopo l'esperienza vivacissima in Genova e il primo anno di esperienza in Barcellona e Valenza, si trovava solo ad operare nell'isola e prendeva contatto con il mercato della stessa, annotandone gli elementi strutturali, tracciando cioè un abbozzo di pratica di mercatura relativo a quell'emporio e ai circuiti commerciali che in esso si annodavano, mentre rassicurava

[72] *Ivi*, pp. 91-100.

[73] F. MELIS, *Aspetti della vita economica medievale (Studi nell'Archivio Datini di Prato)*, Siena 1962, pp. 174 e 197.

[74] B. DINI, *Una pratica di mercatura in formazione (1394-1395)*, Firenze 1980, p. 6.

il suo direttore scrivendo: «la chonoscenza e maniere della terra intraprendo ogni dì». Passando dopo questo soggiorno ad operare a Valenza, richiedeva un quaderno tenuto da lui nel primo approccio con la piazza, «òllo bixogno per alchun richordanze vi sono». Quelle ricordanze sono anch'esse relative a elementi strutturali del mercato di Valenza e più in generale relative alle sedi catalane e per questo le ricopiò sul suo quaderno personale. Egli, quindi, compilò una pratica di mercatura del mondo catalano, annotando ciò che osservava giorno dopo giorno[75].

Il viaggio, quindi, per il mercante aveva per fine una meta, che era sempre e solo un mercato. Quel mercato doveva essere conosciuto nei suoi principali aspetti: in quelli strutturali, che erano particolarmente annotati e ritrasmessi; quelli dinamici, vale a dire dell'evolversi, giorno dopo giorno, della situazione del mercato stesso, dei quali veniva preso in continuazione nota sia attraverso la contabilità sia attraverso la corrispondenza.

Lo spazio economico frequentato dai mercanti italiani era internazionale, quindi alla fine quelle annotazioni venivano raccolte in pratiche di mercatura più complesse, riguardanti appunto tutti i mercati che quel commercio vivificava. Solo in questo modo si aveva una reale unità economica di quello spazio, poiché, con questi manuali, un vasto settore geografico frantumato da usi e costumi diversissimi ritrovava la sua unità grazie alla conoscenza degli elementi diversificanti.

Ci siamo intrattenuti, più che sui viaggi dei mercanti, sugli elementi che, di quei viaggi, il mercante rilevava per quelle finalità che abbiamo indicato. Rimane da chiederci quali furono gli elementi propri di quei viaggi, i modi, i mezzi, i tempi, le attrezzature che le strade offrivano, ed infine la conoscenza dei siti raggiunti da quegli uomini, i rapporti con le popolazioni incontrate, il loro giudizio su uomini e cose, la loro sensibilità nell'incontro con gli uni e con le altre. Purtroppo di tutto questo abbiamo pochissime notizie.

Per la fine del Trecento, alcuni viaggi sono stati studiati dal Melis. Egli, infatti, ci descrive il viaggio fatto dal Datini per tornare, con la sua famiglia, da Avignone a Prato. Il viaggio che iniziava l'8 dicembre 1382, venne compiuto da un gruppo di 11 persone e dodici cavalli. Essi giungevano a Sisteron, sulla Durance, il 12, la sera del 14 erano ad Embrun, sempre sulla Durance, il 18 erano a

[75] *Ivi*, pp. 43-52.

desinare ad Avigliana e il 23 a Milano, dove il gruppo sostò otto giorni, il 31 dicembre ripartivano e il 3 gennaio erano a Cremona, il 4 gennaio erano a Ragazzola, quindi attraversata Parma e Bologna, fu valicato l'Appennino nella depressione pratese, fino a giungere in Prato il 10 gennaio. Il viaggio durò 33 giorni e mentre fu sollecito nell'attraversamento delle Alpi, impiegando appena 3 giorni e mezzo fra Tallard e Sant'Ambrogio di Torino, occorsero 5 giorni da Avigliana a Milano e 8 giorni di permanenza in questa città, per le feste di Natale. Di questo viaggio abbiamo anche la nota di spese giornaliere, ed è interessante notare che sono annotate le spese per desinare, e per le «profende» dei cavalli e la sera le spese per cenare, per il mangime dei cavalli e il dormire. Per il pernottamento a Tallard è richiamata una «providigione di chasa» mentre per Norsa e Sant'Ambrogio di Torino è specificato: «per pane e vino e chandele e altre chose in due alberghi», per Moncalieri si parla di «ostelagio di chasa». Il 14 dicembre al gruppo si aggiungevano altre 3 persone, sempre collaboratori del Datini, e la spesa giornaliera per persona, compresa anche quella per i cavalli fu di 6 soldi di fiorino, calcolati per i cinque giorni successivi nei quali da Saint Crépin arrivarono a Asti [76].

Sempre relativamente al Datini abbiamo memoria dell'altro viaggio svolto il 28 e 29 giugno 1400, da Prato a Bologna per fuggire alla peste. Il viaggio appunto si svolse in due giorni ed è singolare il modo di cavalcare che è rammentato in una memoria che lo concerne: il Datini, la moglie, e Stoldo di Lorenzo cavalcarono ciascuno una mula, quattro servitori e fattori cavalcarono un ronzino ciascuno, uno cavalcò una cavalla; Guido di Sandro cavalcò un mulo «chon fornimento da mangiare, cho' le ceste choperte» e le giovinette Lucia, Andrea, Ginevra e Nanna, cavalcarono su due muli «cho' le ceste choperte», «ongniuna in una cesta a sedere», su altro mulo, in un paio di forzieri, vennero portate altre cose [77].

Singolare è poi il viaggio che il direttore della compagnia di Pisa del Datini, Manno d'Albizzo, compì in Sicilia nel 1388 e non tanto per il fatto che, per il fortunale, partì su una nave e ritornò a Porto Pisano ben quattro volte, dal 12 settembre al 5 ottobre, ma soprattutto perché portò con sé, per consumarli sulla nave stessa una quantità considerevole di cose: 2 cosce di carne secca, 2 lingue

[76] F. MELIS, *Aspetti* ... cit., pp. 50-53.
[77] *Ivi,* pp. 56-57.

rivestite, 90 pani, un barile di vino e due fiaschi di bianco, 2 formaggi cavalli, 3 paia di pollastri ed, infine, anche un materasso. Egli giunse a Trapani il 17 ottobre. Da qui arrivò a Palermo e il 3 novembre partiva per Modica dove giungeva l'8; il 28 novembre partì per Siracusa dove arrivò dopo cinque giorni. E qui stette fino al 4 gennaio, andando a Catania e quindi a Modica e di nuovo a Siracusa da dove finalmente si imbarcava per Pisa dove giungeva il 16 aprile. Il viaggio nelle varie località dell'isola fu fatto per acquistare grano, da inviare a Pisa. Per il periodo, sei mesi circa, che stette in Sicilia, spese in mangiare, bere, dormire, cavalli, fanti, ecc., f. 26.7 a oro, appena tre soldi a oro il giorno, vale a dire il valore di una "giornata di lavoro" di un manovale in Firenze [78].

Felice Brancacci, setaiolo e committente degli affreschi di Masolino e Masaccio nella Chiesa del Carmine [79], fu ambasciatore del Comune di Firenze, insieme con Carlo Federighi, al Cairo, in occasione del primo viaggio delle galee del Comune nel 1422 [80]. Il suo diario ci descrive il viaggio che iniziava il 12 di luglio a Porto Pisano, per raggiungere Messina il 25, Cefalonia il 30, Zante il 31, Modone il 3 agosto, Candia il 5, Rodi il 9, con una sosta di 9 giorni, e Alessandria il 19. Il viaggio si concluse, quindi, in 39 giorni, ivi compresi i 20 giorni di sosta nei porti. Il viaggio d'andata doveva servire al Brancacci e al Federighi per prendere contatti con le autorità dei porti dai quali doveva passare l'itinerario delle galee fiorentine andando verso oriente, vale a dire Modone, Creta e Rodi. Nei primi due luoghi gli ambasciatori ebbero contatti con funzionari veneziani nel terzo con il gran maestro dell'ordine Gerosolimitano, e ovunque le loro richieste furono accolte molto freddamente. Infatti, il Castellano di Rodi, Andrea Barbaro, «ci diè udienza e fececi buona raccoglienza» [81], scriveva il Brancacci, e un'altrettanta buona accoglienza avevano dal «Duca» e dal «vice Duca» di Candia, «ma non di meno non lasciarono niuno maestro lavorare in su nostre ghalee, che n'avavamo gran bisogno» [82];

[78] *Ivi,* pp. 192-193.
[79] L. PANDIMIGLIO, *Felice di Michele vir clarissimus e una consorteria i Brancacci di Firenze,* Roma 1987.
[80] *Diario di Felice Brancacci ambasciatore con Carlo Federighi al Cairo per il Comune di Firenze (1422),* a cura di D. CATELLACCI, in «Archivio Storico Italiano», VIII (1981), pp. 157-188, 326-334.
[81] *Ivi,* p. 162.
[82] *Ibidem.*

mentre il gran maestro di Rodi, concedeva loro ogni «sicurtà» in terra ma non nel porto, perché non ne era «signore», ma aggiungeva, relativamente al suo Ordine, che «solo la Comunità di Firenze gl'aveva più volte gravati d'incomportabile imposte» [83]. Ad Alessandria vi fu dal primo momento un vero e proprio assalto di persone che a più livelli, dai «mille mori e manicatori, i quali tutti chiedavano mangerie» all'Ammiraglio, al Cadì di Dogana, ecc., che premono sui nostri mercanti al fine di ottenere ricchi doni e di converso l'atteggiamento dei nostri fiorentini che cercavano di dare il meno che potevano. Un'azione corsara dei catalani contro una nave del sultano, aveva determinato il richiamo al Cairo dei consoli dei genovesi e dei veneziani, e i fiorentini, appena giunti, rimasero in attesa del loro ritorno, e non scaricarono le loro merci dato che si temeva che i cristiani fossero espulsi dal paese. Tornarono i consoli dei veneziani e dei genovesi e avevano ricevuto l'ordine di non trattare nessuna mercanzia dei catalani. Gli ambasciatori fiorentini furono accompagnati al Cairo e qui, dopo aver visitato ed esposto le proprie richieste a numerosi funzionari e mostrati loro i fiorini d'oro di Firenze, furono ricevuti, in un gran palazzo contrassegnato dalla presenza di fittissime file di guardie armate con lancia, dal Sultano. La scena che si presenta al Brancacci è maestosa: la sala è «chome chiesa» a tre navate, con colonne di pietra, il pavimento di marmo intarsiato, coperto in gran parte da tappeti. Al centro, in uno spazio a mo' di pergamo, con scale ai due lati, sedeva il sultano. E, intorno a lui, «baroni» armati e tutto l'ambiente pieno di personalità, di musici e cantori, sicché , «aresti detto che questo assemblamento rassomigliasse a una di queste glorie dipinte» [84]. Poche parole al primo incontro, in un secondo incontro i fiorentini chiesero la riconferma dei privilegi di cui un tempo godevano i pisani, di poter commerciare, quindi, liberamente nel paese, e di potervi immettere i fiorini di Firenze, così come erano immessi i ducati veneziani. Il Sultano volle vedere i fiorini di Firenze e alle loro richieste rispose positivamente. Il giorno dopo i fiorentini portarono i doni: due forzieri in cui era «una pezza d'alto e basso di chremisi broccato d'oro, una d'azurro per lo simil modo, una di verde e nero [...] uno panno di grana e uno turchino» [85]. Tutto il

[83] *Ivi*, p. 163.
[84] *Ivi*, p. 172.
[85] *Ivi*, p. 173.

resto del soggiorno servì per stendere gli accordi commerciali. Vi furono però situazioni particolari rilevate dal nostro setaiolo. Giunti al Cairo a cavallo, i nostri ambasciatori, il loro cancelliere e i giovani rampolli delle famiglie fiorentine che li accompagnavano, furono assaliti e bastonati da un «santo» maomettano che si scagliò contro di loro dicendo: «Chiama il nostro Profeta, corra ad amazar questi cani Franchi». Vi furono quindi le gite turistiche, alla Matharea, per visitare il tabernacolo che ricordava la fuga in Egitto e i miracoli ivi compiuti da Gesù, il «balsamo» nasceva in questa zona. Con le altre visite raggiunsero quattro chiese cristiane, i cui monaci «pregharonci che noi gli raccomandassimo al Soldano, però che ve n'è gran quantità, et sonvi malveduti e straziati» [86]. Narra poi un episodio relativo a pellegrini cristiani, per la maggior parte italiani, che presi in Gerusalemme, insieme ai frati francescani del Santo Sepolcro, furono portati al Cairo «e aveva il Soldano fatto murare di pietra et di calcina le porti della chiesa del Sipolcro e di Monte Sione e di Bettelem», per l'atto piratesco compiuto dai catalani contro la nave del Sultano. Vi è infine la descrizione di un elefante, animale mai visto prima dal Brancacci e mette in risalto il modo di vestirsi delle donne e degli uomini egiziani. Diversi uomini al seguito degli ambasciatori si ammalarono, e il Brancacci subì la stessa sorte. Il viaggio di ritorno iniziava il 15 novembre, il 21 le navi fiorentine giunsero a Rodi da dove ripartirono il 27 e, da qui, più tempeste, resero difficoltoso e lentissimo il viaggio. Solo il 29 dicembre le galee giungevano a Messina, e il 4 gennaio erano a Vulcano. La descrizione del vulcano appunto: una buca che è «addentro» più di un miglio «tanto che noi stimavamo che 'l fondo fosse più basso dell'acqua della marina», «giuso in fondo era fumo e fuoco» e «cosa meravigliosa, è il romore grande che fa», oltre al puzzo di zolfo, è la nota più simpatica di un lungo periodo di forzata permanenza, in seguito al cattivo tempo. Solo il 21 di gennaio le navi riprendevano il mare per raggiungere Palermo. E il primo febbraio riprendevano la via per Gaeta, dove giungevano il 4, l'11 febbraio entravano a Porto Pisano. Un viaggio che durò 89 giorni.

La maestosità del palazzo del sultano, gli stessi itinerari turistici intorno al Cairo e, in genere, lo stesso ambiente egiziano, li ritroviamo nella relazione dell'ambasciata di Luigi di messer Agnolo della Stufa e del suo seguito, al sultano d'Egitto nel 1488, fatta per

[86] *Ivi*, p. 177.

conto di Lorenzo il Magnifico. In quegli anni il sistema di navigazione basato sulle galee del Comune era stato abbandonato e i fiorentini viaggiarono su navi di altre nazioni, partendo da Napoli e arrivando ad Ancona. I mercanti fiorentini continuavano ad essere presenti in Egitto, ma dato ché le autorità di questo paese non ricevevano più i doni che era costume dare loro, vi erano maltrattati. L'ambasciatore portò quindi preziosi doni all'ammiraglio, al «diedro» ma soprattutto al Sultano, il quale riceveva, da parte della Signoria 68 panni di lana, 2 pezze di broccato e altri velluti e, personalmente, da Lorenzo il Magnifico: «una lettiera con una casapancha, tutto lavorato di vivorio, che al Soldano parve detta lettiera una dignissima chosa, che la stimò più che se fussi stata d'oro; e mandògli uno forziere e uno spechio, lavorati tutti di vivorio; e mandògli una pezza di panno per fare chamicie: tutto e' ripieno era d'oro, era una chosa dignisima; e brochati e altri drapi» [87]. L'ambasciatore e i suoi compagni proseguirono poi per la Terra Santa.

Il viaggio marittimo mercantile si dispiega compiutamente nel diario di Luca di Maso degli Albizzi, capitano delle galee del Comune di Firenze, durante il viaggio di Fiandra svoltosi fra il 14 settembre 1429 e il 28 marzo 1430 [88]. I «padroni» delle due galee furono Bernardo Carnesecchi e Piero Vespucci. Il racconto è quello proprio di una persona che, come rappresentante dei Consoli del Mare, guida una piccola flotta mercantile, che compie i soliti scali per caricare e scaricare mercanzie e approvvigionare le navi di acqua e prodotti alimentari. Per questi motivi gli scali all'andare furono numerosi: Marsiglia, Aigues Mortes, Barcellona, Maiorca, Valenza, Denia, Javea, Benidorm, Malaga, Gibilterra, Cadice, Lisbona, Pontevedra, Ribadeo, Sluys. Lungo la costa della Spagna mediterranea, le due galee furono caricate di colli di «frutta», destinati a Bruges. In questo diario prevale la descrizione della navigazione, con i venti, le correnti, le bonacce, le tempeste, che aiutano o rendono difficoltoso il viaggio. Segue, quindi, l'altro elemento: il comandare agli uomini, comminando pene e multe, affinché il gruppo, che sembra non essere inferiore a 200 persone,

[87] *Relazione di un viaggio al Soldano d'Egitto e in Terra Santa*, a cura di G. Corti, in «Archivio Storico Italiano», CXVI (1958), pp. 247-266.

[88] M.E. Mallett, *The Florentine Galleys in the Fifteenth Century, with The Diary of Luca di Maso degli Albizzi Captain of the Galleys 1429-1430*, Oxford 1967, pp. 195-282.

cooperi per il buon andamento del viaggio. Le fughe dei marinai nei vari scali non furono numerose, ma sempre presenti, tant'è che l'Albizzi otteneva dai Consoli del Mare, ai quali scriveva da ogni porto, di poter assoldare alcune decine di persone per il viaggio di ritorno. Vi sono infine i contatti con le autorità dei porti, poco numerosi nel Mediterraneo, ma complessi con l'arrivo delle navi a Lisbona. Qui, il Re, «benignamente», dette loro il permesso di entrare in porto e di scendere in città, e suo latore fu un fiorentino che operava nella città, Antonio Marabotti. Maso degli Albizzi chiese, in questa occasione, per le Galee del Comune di Firenze, le stesse immunità di cui godevano le navi veneziane. Le navi fiorentine imbarcarono la balia della figlia del Re e 5 altre persone, dato che l'Infanta Isabella era partita per Bruges, sulla flotta Portoghese, per andare sposa del duca di Borgogna. Raggiunta Pontevedra, per fuggire a una tempesta, i fiorentini si imbatterono in due «balenieri armati di corso e altri legni» [89] e, domandato aiuto alle autorità del porto per riparare alcuni danni subiti dalle navi, si accorsero ben presto, che le imbarcazioni che vi erano si preparavano per assalirli, fuggirono quindi seguendo «uno consiglio del pedoto della galea conserva, che cci menò tra certe isole et schogli» e giunsero così in salvo, lontani dai corsari. La flotta portoghese fu raggiunta e sorpassata dalle navi fiorentine e quindi si incontrarono nuovamente nel porto biscaino di Ribadeo. Da quel momento le navi fiorentine viaggiarono in conserva con le navi portoghesi fin quasi all'arrivo nella Manica, quando le prime finirono, per errore, in Cornovaglia, mentre le seconde giunsero a Plymouth. Le galee del Comune giungevano a Sluys il 6 dicembre 1429 e furono scaricate. Il Duca di Borgogna, per timore che la flotta portoghese, su cui viaggiava la sua sposa, fosse dispersa chiedeva a Maso degli Albizzi di andare incontro alla stessa con le due navi fiorentine, il capitano si rifiutò, e fu una gioia per lui l'arrivo delle tre superstiti navi di quella flotta, con la principessa a bordo, il 25 dicembre. Il viaggio d'andata fu compiuto in 83 giorni, con fermate nei porti per motivi commerciali o di rifornimento alimentare delle navi che coprirono quasi i due terzi di quel periodo. La sosta a Bruges e a Southampton fu di circa 46 giorni. Le galee partivano da Bruges il 6 gennaio per essere a Southampton il 7. I due padroni andarono a Londra per accordarsi con i mercanti sul carico, che cominciò ad essere

[89] *Ivi*, p. 227.

effettuato il 16 gennaio. Furono caricate 1028 balle di lana inglese, 63 balloni di panni; 54 colli di berrette, stagni lavorati e panni; 281 pezzi di piombo e stagno – circa lib. 160.000 – «per savora» [90], 42 balle di panni e altre cose; più sei balle di panni di genovesi per Cadice e Malica; un carico il cui nolo, a parere del capitano, si aggirava sui 10.000 fiorini. Da notare i soli svaghi che si prese l'Albizzi, cioè una gita per vedere le «navi grandi de' re d'Inghilterra», che erano sull'Hamble, quindi un pranzo con i «costumieri» di Southampton in una casa vicina ad una foresta, che si concluse con una battuta di caccia durante la quale furono abbattuti un cervo e un daino. Infine una visita a Londra, ospitato in casa di Ubertino de' Bardi, dove rimase due giorni e attese «a vedere tutte le cose notabili di Londra», delle quali, però, non riporta nessuna memoria. Il 23 febbraio le navi partirono da Southampton, fecero scalo a Lisbona, Silves, Cadice, Maiorca, giungendo a Porto Pisano il 27 marzo. Scriveva Luca degli Albizzi: «Ringratia Idio che per sua pietà et misericordia che ci condusse a salvamento da Antona a Porto Pisano in 32 dì, di che sempre sia lodato et ringratiato» [91]. Il tempo impiegato nel viaggio di ritorno fu, per più dei due terzi, di navigazione effettiva, e per poco meno di un terzo, di soste per il rifornimento della nave e lo scarico di merci, ché solo a Cadice furono scaricate alcune balle di panni di genovesi, mentre le restanti mercanzie erano destinate a Porto Pisano.

Il terzo dei quattro viaggi effettuati da Girolamo Strozzi a Bruges e a Londra, ci è stato descritto dalla Edler De Roover [92]. Per il secondo viaggio, svolto nel 1468, l'autrice riporta un fatto interessante: le navi fiorentine, su cui viaggiava lo Strozzi, giungevano a La Coruña il 13 marzo e ripartivano solo il 18 aprile. La lunga sosta fu in conseguenza del fatto che la metà dei marinai era andata in pellegrinaggio a Santiago di Compostella [93]. Lo Strozzi effettuò il suo terzo viaggio, nel 1472-1473, a bordo di una delle due galee di Borgogna, noleggiate dal Banco Medici. Esse partirono da Porto Pisano il 26 settembre 1472, fecero scalo a Nizza, all'Iles d'Hyères,

[90] *Ivi*, p. 267.

[91] *Ivi*, p. 274.

[92] F. Edler De Roover, *Le voyage de Girolamo Strozzi de Pise à Bruges et retour a bord de la galére bourguignonne «San Giorgio»*, in «Handelingen van het Genootschap "Société d'Emulation" te Brugge», XCI (1954), pp. 117-136.

[93] La notizia è ripresa da una lettera inviata da Girolamo Strozzi a Lorenzo il Magnifico, da Bruges, il 20 maggio 1468 (cfr. *Ivi*, p. 119).

e il 15 ottobre erano a Cadice, dove si trattennero fino al 3 novembre, dall'8 novembre al 1 dicembre stettero a La Coruña, per essere sulla costa meridionale dell'Inghilterra il 6 e, l'indomani, a Rammekens in Zelanda. Lo Strozzi, lasciava la galea e si recava prima ad Arnemuiden e poi a Bruges dove sostava più di un mese, presso la sede della Banca Medici. Sul mercato fiammingo acquistava tele, piume, ecc. e le inviava sulla galea. Il 28 febbraio 1473 le galee tentavano di riprendere il mare per raggiungere Londra, ma per le brutte condizioni tornavano in Rammekens e vi restavano fino alla fine di marzo. Al momento della partenza la San Marco s'incagliava in un banco di sabbia, fu necessario alleggerirla, e portarla ad Arnemuiden per ripararla. Il 25 aprile riprendevano il mare, ma due giorni dopo furono attaccati dai corsari anseatici, comandati da Paul Beneke. La San Giorgio sulla quale si trovava Girolamo Strozzi riuscì a fuggire e giungeva il 29 a Southampton. L'altra, la San Matteo, fu presa dal corsaro con il suo ricco carico del valore di 30.000 fiorini, non prima di avere ucciso tredici marinai fiorentini e averne ferito un centinaio. In quel carico era compreso il trittico *Il giudizio universale* di Hans Memling [94]. Tommaso Portinari, il dirigente della Compagnia Medici in Bruges, si affannò inutilmente e lungamente per riottenere la nave e il suo carico. La San Giorgio sostava per ben tre mesi in Southampton e Girolamo Strozzi per tutto il periodo sarà a Londra, dove acquistava per proprio conto, oltre ad oggetti di stagno e ottone, panni inglesi. La galea San Giorgio lasciava Southampton il 26 luglio e il 27 ottobre giungeva a Porto Pisano.

È giunto fino a noi, infine, il diario di un mercante milanese che, negli anni 1517-1519, viaggiò nell'Europa occidentale e in Spagna. Esso riporta le impressioni del viaggiatore sulle città visitate, che furono molte [95]. Il tutto però ci appare più che il racconto di un viaggio, una relazione precisa e pur tuttavia sommaria sulle varie città incontrate. Quello che emerge di interessante è soprattutto il susseguirsi delle città e dei borghi sugli itinerari seguiti. La ricostruzione cioè delle vie. Le città sono descritte nella loro estensione, prendendo come unità di misura quelle lombarde («Lione, città grande come Pavia», «Nuys loco grande come Gallarate», ecc.), delle stesse si elencano le chiese, qualificandole

[94] *Ivi*, p. 126.

[95] *Un mercante di Milano in Europa. Diario di viaggio del primo Cinquecento*, a cura di L. Monga, Milano 1985.

con i termini di «bella», «bellissima», ecc., si descrivono le mura, i ponti, le fortezze, gli ospedali, i fiumi, per i quali ancora una volta sono presi a confronto quelli padani. Non manca mai di rilevare e in modo piacevole il suo giudizio sulle donne dei vari paesi. Pochi sono i richiami relativi ai commerci; per Lione non si accenna neppure alle fiere, si accenna alle saie prodotte in Arras e Lille, si parla della decadenza di Bruges, per la quale il nostro mercante scrive: «Et da qualche anni in là hera ben populatta, ma de poy in qua, che le fère sono facte etian ad Anversa et Borgore, li mercantti si sono ritiratti là, et dretto loro li artexani et populari assay, a pocho a pocho, et Anversa si hè facta et fassi ogni giorno megliore et Bruges pegiore» [96]. Ma si ha appena un cenno alle fiere di Anversa e alla sua borsa. Si fa cenno appena, pur nel largo spazio dedicato all'Inghilterra, delle merci che vi si esportano. Si sofferma sulla produzione delle tele d'Olanda, nota le grandi quantità di vino esportate da Bordeaux, qualifica come mercantile Burgos, nomina le fiere di Medina del Campo, nota le produzioni del Regno di Granada. Di Siviglia ricorda la *Casa de contratacion*, dove giunge tutto l'oro delle Indie, ricorda le isole delle Antille occupate dagli spagnoli, e fa cenno del lungo tratto di costa del continente americano esplorato, rileva che in città sono presenti dodici compagnie di genovesi, una sola compagnia fiorentina e una senese. Anche se la lettura di questo testo è di per sé abbastanza affascinante, dati i particolari che riporta di numerosissime città, non sembra di notare in esso quell'interesse rivolto ai problemi di natura economica che abbiamo trovato, invece, sempre vivo e presente in altri, o almeno in questo autore questo aspetto è del tutto secondario.

In conclusione, quel mercante che abbiamo potuto seguire, attraverso i suoi viaggi, ha conosciuto, frequentato e fissato il ricordo di tutti i principali empori del Mediterraneo e dell'Europa, immettendo questa conoscenza nelle pratiche di mercatura, ed ivi ha continuato a viaggiare anche nel tardo medioevo, ma in un mondo già noto. Le condizioni di quei viaggi mutarono nel tempo: la rivoluzione nautica, il miglioramento delle strade ad opera dei comuni cittadini, determinarono un effettivo mutamento diminuendo i rischi e i disagi del viaggiare. Ciononostante, i tempi di percorrenza dei vari itinerari rimanevano altissimi. Per quelli marittimi, infatti, si presentava il problema degli scali sia per le

[96] *Ivi*, p. 70.

operazioni di scarico e carico e rifornimento della nave, sia per sfuggire alle tempeste e ai pirati, tant'è che è stato calcolato che, in genere, l'effettiva navigazione copriva solo un terzo del tempo di un viaggio e le soste nei porti, per i motivi sopra indicati, coprivano i restanti due terzi [97]. Per i trasporti terrestri, svolti in genere, almeno nelle regioni italiani, con cavalli e muli, i venti o trenta chilometri che un viaggiatore poteva percorrere in un giorno, potevano essere ridotti dalle forzate soste per l'inclemenza del tempo o per la presenza di eserciti, uomini armati e banditi che impedivano il proseguimento del viaggio. La presenza di porti attrezzati per ospitare i marinai al loro arrivo e per permettere i normali rifornimenti delle navi, come del resto la presenza di osti ed albergatori sulle vie terrestri rivelano l'esistenza di importanti strutture che facilitavano quei viaggi.

Il viaggio presupponeva anche l'incontro dell'altro da sé che avveniva tutte le volte che si viaggiava fuori dell'Europa, e che in genere portava i mercanti a rilevare la sorpresa per il nuovo non conosciuto prima, peril diverso, come appunto fece Felice Brancacci nel suo soggiorno ad Alessandria e al Cairo. Pur tuttavia, anche quest'ultimo atteggiamento era attenuato dal fatto che, vi erano, anche in quelle sedi, persone che potevano introdurre il nuovo arrivato perché quell'ambiente già conoscevano, e questi erano i mercanti italiani che agivano o avevano agito in quei luoghi.

[97] Il problema del tempo di viaggio delle navi fu posto da E. FASANO-GUARINI, *Au XVIe siècle, comment naviguent les galères*, in «Annales. Economies Sociétés Civilisations», XVI (1961), pp. 279-296; ripreso successivamente da M. MALLETT, *The Florentine Galleys* ... cit., pp. 181-182. V. anche B. DINI, *Tempi e circolazione delle merci*, in *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del Bassomedioevo*, Atti del XXXII Convegno storico internazionale del Centro Italiano di Studi sul Basso medioevo (Todi 8-11 ottobre 1995), Spoleto 1996, pp. 317-338.

NADIA COVINI
Milano

«STUDIANDO EL MAPPAMONDO»: TRASFERIMENTI DI GENTI D'ARME TRA LOGICHE STATALI E RELAZIONI CON LE REALTÀ LOCALI

1. I trasferimenti di milizie: le difficoltà dei percorsi e la lunga durata

La mobilità e il movimento sono elementi essenziali dell'attività bellica di ogni tempo; lo stesso termine 'viaggio', nelle sue origini provenzali e nell'antico tedesco, ha un significato contiguo alla spedizione militare [1]. Le operazioni di guerra del tardo Medioevo erano spesso intervallate da trasferimenti grandi e piccoli, resi frequenti dalla necessità di trovare di continuo nuove fonti di sostentamento per la truppa e foraggio per i cavalli [2]. Inoltre, i militari erano tra i viaggiatori più assidui e giravano il mondo in cerca di avventure e di nuove occasioni di impiego, e i trasferimenti di soldati e mezzi bellici richiedevano – più che altre forme di viaggio – «inventiva e capacità di adattamento», per superare disagi e pericoli di varia natura [3]. Una di queste difficoltà era l'assetto delle strade, che nel corso dei secoli era stato disegnato più dalle necessità mercantili che da quelle militari [4]; anche le vie di comunica-

[1] N. Ohler, *I viaggi nel Medio Evo*, Milano 1988 (ed. orig. München-Zürich 1986), p. 10; N. Coulet, *Introduction* a *Voyages et voyageurs au Moyen Age*, XXVIe Congrès de la S.H.M.E.S. (Limoges-Aubazine, mai 1995), Paris 1996, pp. 9-29, pp. 9-10 (contiene anche una bibliografia aggiornata su *colloques*, convegni e pubblicazioni dedicati negli ultimi anni al tema del viaggio nelle sue diverse declinazioni).

[2] «Spesso – osserva Michael Mallett – il vagabondare qua e là degli eserciti italiani era dettato dal bisogno di trovare vettovaglie»: M. Mallett, *Signori e mercenari. La guerra nell'Italia del Rinascimento*, Bologna 1983 (ed. orig. London 1974), p. 192, e più in generale sulla mobilità, pp. 186-196.

[3] N. Ohler, *I viaggi* ... cit., p. 35. Sui viaggi altomedievali, cfr. anche M. Bloch, *La società feudale*, Torino 1949, pp. 78-82.

[4] «The routing of roads reflected the needs of commerce rather than the convenience of soldiers and civil servants»: R.S. Lopez, *Evolution of the land transport in the Middle Ages*, in «Past and present», 9 (1956), pp. 17-29, alle pp. 23-24. L'importanza delle esigenze mercantili nel determinare stato e tracciati delle strade è variamente studiata: cfr. per l'area italiana Th. Szabò, *La politica stradale*

zione più importanti e più frequentate da mercanti, corrieri, viaggiatori e pellegrini si presentavano disagevoli e ardue per le genti d'arme a piedi e a cavallo con i pesanti cariaggi che si portavano dietro, carichi di armi, scorte di viveri e strutture per allestire l'accampamento.

Un esempio, tra i tanti, dell'inadeguatezza delle strade per i mezzi militari è il trasferimento di bombarde milanesi a Genova, avvenuto nel maggio 1464. I tre ingombranti e arcaici pezzi di artiglieria, che sparavano pietre da 45 e 32 cm di diametro, erano necessari al duca di Milano Francesco Sforza per assediare il Castelletto di Genova e chiudere la partita con i Fregoso: era l'atto finale della conquista della città dopo la devoluzione francese [5]. Alla guida del convoglio furono posti due ingegneri militari, il milanese Danese Maineri e il lodigiano Serafino Gavazzi, che avevano una lunga pratica di opere civili e militari nella sistemazione di strade, porti e ponti, acque e fortificazioni e nei lavori di trasformazione e di abbellimento delle residenze signorili. Ad un tempo artisti e tecnici, sicuramente erano tra coloro che meglio conoscevano il territorio del dominio, e non di rado venivano utilizzati dai signori anche come cartografi, per disegnare carte e mappe del ducato, prevalentemente a scopi militari [6]. I carri trasportavano solo la *tromba* e la *coda* delle tre bombarde e il convoglio non era

dei comuni medievali italiani in *Vie di comunicazione e potere*, a cura di F. FARINELLI-A. MONTI-G. SERGI, in «Quaderni storici», 61 (1986) (scritti di P. RACINE-G. SERGI-F. OPLL-TH. SZABÒ-C. MOZZARELLI) e anche in IDEM, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992, cap. 4; J. DAY, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia Einaudi*, 5, Torino 1973, pp. 89-120; L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna 1983. Alcune interessanti considerazioni sullo studio della viabilità medievale come complesso di problemi sociali, religiosi, commerciali, strategici e fiscali sono proposte da P. PIRILLO, *«Il passaggio dell'Alpe». Per una storia della viabilità medievale fra la Romagna ed il territorio fiorentino*, in «Studi Romagnoli», 44 (1993), pp. 539-570.

[5] Cfr. L. BELTRAMI, *Le bombarde milanesi a Genova nel 1464*, in «Archivio storico lombardo», 14 (1887), pp. 793-807.

[6] Cfr. alla nota 81. Per l'attività degli ingegneri sforzeschi rinvio a M.N. COVINI, *L'Amadeo e il collettivo degli ingegneri ducali al tempo degli Sforza*, in *Giovanni Antonio Amadeo. Scultura e architettura del suo tempo*, a cura di J. SHELL-L. CASTELFRANCHI, Milano 1993, pp. 59-75. Uno dei primi cartografi fu Leonardo da Vinci (ma per gli Sforza disegnò solo il quartiere «ducale» di Santa Maria delle Grazie): cfr. S. KISH, *Leonardo da Vinci: the Map-maker*, in *Imago et mensura mundi*, Atti del IX Congresso internazionale di storia della cartografia, a cura di C. CLIVIO MARCOLI, Roma 1985, pp. 89-98.

particolarmente impegnativo: consisteva forse in una decina di carri, ciascuno trainato da quattro paia di buoi. Il corredo completo sarebbe stato molto più voluminoso e ingombrante, ma il duca aveva già inviato a Genova falegnami e *piccapietre* lombardi, e dato ordine di far costruire sul posto i *fornimenti*, ossia i cavalletti e supporti lignei, e i proiettili di pietra. Altre bombarde più piccole «per levare difese» erano state spedite per mare dalla Toscana, seguendo una via più agevole.

La prima parte del viaggio si svolse rapidamente da Milano fino alle colline tortonesi, facendo tappa a Serravalle, terra degli Assereto, che erano aderenti e raccomandati del duca. Essendo giunti al confine con lo "stato" di Genova, gli ingegneri si fermarono a studiare il percorso e le strategie di trasporto, individuando due ordini di problemi: in primo luogo, le condizioni delle strade, che richiedevano massicci interventi di adattamento per consentire il passaggio dei carri; in secondo luogo, il rischio che il convoglio fosse intercettato e attaccato da signori locali amici dei Fregoso. Considerate queste insidie e altri elementi, gli ingegneri decisero di scartare gli itinerari secondari e disagevoli praticati di solito dal contrabbando, e di intraprendere la strada principale, ossia la via dei Giovi [7]. Furono fatti sopralluoghi e stabiliti contatti con le comunità e con i signori che controllavano strade e passi, allo scopo di ottenere facilitazioni nel transito e manodopera per *acconciare* le strade e scortare il treno di bombarde. Gli interlocutori privilegiati erano gli amici locali degli Sforza: gli Assereto, il signore di Gavi, Spinetta Campofregoso, e i vari rami degli Spinola che controllavano le terre di Arquata, Pietra Bissona, Isola, Ronco, Borgo Fornari e Busalla. Questi signori fecero da tramiti con le comunità a loro soggette – i loro sudditi, così si esprimono – per far sistemare e allargare le strade impervie da Arquata fino a Polcevera – «il concio delle vie del Zovo» –, predisporre cambi di buoi per i carri e scorte di uomini per sorvegliare il convoglio e ripararlo da insidie, e infine per assicurare i necessari rifornimenti. Era più incerta

[7] Su strade principali e strade alternative cfr. R.S. LOPEZ, *Evolution of land transport in the Middle Ages* ... cit., p. 25. Per alcuni itinerari secondari a questa strada cfr. ARCHIVIO DI STATO DI MILANO (nel seguito ASMi), *Sforzesco, Carteggio interno* (nel seguito SCI), 899, ordini ducali del 15 gennaio 1471: i mulattieri e coloro che conducono mercanzie da Genova, devono passare per Tortona e per il pavese facendo «strade diritte e usitate» pagando i dazi delle città e non andare, come spesso fanno, per le «vie salvatiche» della montagna tortonese, per Valle dei Ratti, Garbagna, Monteacuto, Dernice e Brignano.

invece la collaborazione di altri signori, come i Fieschi che controllavano le terre di Voltaggio e Savignone. Il comune di Voltaggio, interpellato direttamente dagli ingegneri, assicurò di restare neutrale e in più offrì di procurare viveri e «rinfrescamento» a viaggiatori e mezzi. Comunque, a scanso di sorprese, furono chieste a Genova scorte di fanti, che si aggiunsero a quelle fornite dagli Spinola e da Spinetta Campofregoso. Risolto il problema della sicurezza e del supporto logistico, gli ingegneri collaborarono con le autorità locali per ripartire oneri e contributi tra le comunità interessate. Come si usava fare in questi casi, fu elaborato un «compartito» che teneva conto del peso demografico e della ricchezza dei vari centri abitati attraversati, sempre d'intesa con i signori e con i rappresentanti delle comunità, e si procedette alla ripartizione in base agli estimi locali [8].

Finalmente, il 6 maggio il convoglio poté riprendere la via di Genova muovendo da Serravalle e da Arquata Scrivia. Per arrivare al passo dei Giovi e a Busalla, non più di 17 miglia, occorsero ben 10 giorni, a una media di meno di due miglia al giorno. Fino al 16 maggio ci fu anche un completo *black out* di notizie: in seguito Gavazzi e Maineri spiegarono che era stato impossibile mantenere i contatti con Milano, avendo attraversato «paesi salvatici e crediamo el mondo non abia più asperi» ed essendo stati assai occupati nel dirigere le maestranze nelle operazioni di sistemazione e ampliamento della sede stradale. Invece, il restante percorso verso il mare, altre 17 miglia, venne rapidamente coperto in due soli giorni. Di qui, attraverso la val Polcevera, il 21 maggio il convoglio entrò a Genova, dove trovò ad accoglierlo una folla di cittadini e di belle damigelle, che attorniarono festosamente le gigantesche bombarde, «basandole» e inneggiando al duca di Milano. L'intero viaggio aveva richiesto quasi mese, contro i 12 giorni previsti all'inizio con eccessivo ottimismo. Eppure, la via dei Giovi percorsa dal treno delle bombarde sforzesche era un importante itinerario mercantile che collegava Milano al mare e non un percorso secondario e desueto. L'episodio dimostra che, se pure nel Medioevo questa strada aveva contribuito a fare grande Genova mettendola

[8] La vicenda è ricostruita sulla base dello scritto del Beltrami cit. alla nota 5, e della documentazione conservata in ASMi, *Sforzesco, Potenze estere* (nel seguito SPE) 418 e *Registri Missive* 67. Cfr. le lettere degli Spinola del 30 aprile, dei due ingegneri del 6 e 16 maggio, di Gaspare Vimercati da Genova, 18 maggio, tutte in ASMi, SPE 418.

in comunicazione con l'entroterra padano [9], nel Quattrocento essa non era praticabile con carri se non a prezzo di complessi e costosi interventi. Del resto, ancora alla fine del XVIII secolo su questo tracciato non esisteva una strada carrozzabile, che fu costruita solo in epoca napoleonica [10].

Da questo esempio vogliamo trarre due considerazioni iniziali. La prima è relativa alla lunga durata delle difficoltà di movimento di mezzi militari nel territorio. Interrogandosi sulla dimensione del tempo e dello spazio nelle società del passato, Fernand Braudel esemplifica la lunga durata sul clima, sulla vegetazione, sui fattori naturali («l'uomo è prigioniero per secoli di climi, di vegetazioni, di popolazioni animali, di culture, di un equilibrio costruito lentamente ...»), così come su «la persistenza delle strade e dei traffici, la sorprendente rigidezza del quadro geografico delle civiltà ...» [11]. Di questa dimensione temporale dilatata, di questa storia «di respiro [...] più sostenuto, di ampiezza secolare» [12], che vede cambiamenti lenti e faticosi, intervallati da lunghe stasi, fanno parte anche i vincoli materiali e tecnici che limitavano e affaticavano la pratica bellica e il movimento di masse e mezzi militari [13]. Di lunga durata è anche la concezione che la manutenzione della strada spettasse alle comunità delle terre poste sulla medesima, in base agli estimi locali e sotto il controllo non sempre attento delle autorità cittadine o regionali [14].

Una seconda considerazione, che sarà poi ulteriormente sviluppata in questo scritto, è il fatto che il viaggio di milizie e di mezzi militari richiedeva una continua interazione col paese attraversato [15]. Date le condizioni delle strade e data la limitatezza

[9] F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II*, Torino 1976 (ed. orig. 1949, 1966), p. 334.

[10] J. DAY, *Strade e vie di comunicazione* ... cit., p. 99.

[11] F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* ... cit., p. 296-298.

[12] IDEM, *Histoire et sciences sociales. La longue durée*, in «Annales. E.S.C.», 4 (1958), p. 725 e in IDEM, *Scritti sulla storia*, Milano 1973, p. 60.

[13] Su persistenze e rielaborazioni dei tracciati romani nelle strade medievali, oltre alla trattazione cit. di N. Ohler, per l'Italia si veda TH. SZABÓ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo* ... cit.

[14] C. MOZZARELLI, *Strade e riforme nella Lombardia del Settecento*, in *Vie di comunicazione e potere* ... cit., pp. 123-124. Sugli aspetti giuridici della questione è utile rinviare a L. MANNORI, *Il sovrano tutore. Pluralismo istituzionale e accentramento amministrativo nel principato dei Medici*, Milano 1997, p. 277 e sgg.

[15] Per il personale ausiliario, pionieri e carrettieri di supporto al trasporto delle artiglierie, reclutati nei paesi circostanti, avendo cura di «opérer une ponction

dei mezzi logistici dispiegati dai poteri territoriali, i convogli militari dipendevano dagli aiuti delle popolazioni locali per riattare la sede stradale, ampliare passaggi troppo angusti, procurare i rifornimenti di viveri, beni e servizi necessari a uomini, animali e mezzi di trasporto; ma anche per ottenere salvacondotti, facilitazioni di transito, guide locali che conoscevano le strade. Le formule «vivere del paese», «avere il paese amico», riassumono la necessità cogente del viaggio militare di prelevare rifornimenti, servizi, opere e aiuti dal paese attraversato, di far conto sull'aiuto e sulla collaborazione – talora forzata o estorta, talora prestata in cambio di denaro – di poteri locali, terre e comunità. Lasceremo da parte, invece, altri aspetti della mobilità militare, e in particolare quello delle migrazioni e del cosmopolitismo dei soldati, che viaggiando per combattere e inseguendo occasioni di impiego più remunerative e avventurose erano spesso tramiti di culture, costumi e pratiche fra società diverse e lontane [16].

2. «Avere il paese amico»: la lunga marcia alle costole del Piccinino nel 1460

I viaggi militari sono un test significativo delle difficoltà incontrate dai poteri territoriali nello sforzo di acquisire il dominio dello spazio geografico, la «maîtrise de l'espace» [17]. Alcuni grandi

également répartie sur de vastes espaces», cfr. PH. CONTAMINE, *Guerre, état et société à la fin du Moyen Age. Ètudes sur les armées des rois de France (1337-1494)*, Paris-Mouton-La Haye 1972, pp. 311-312.

[16] Un quadro di sintesi in PH. CONTAMINE, *Le problème des migrations des gens de guerre en Occident durant les derniers siècles du Moyen Age*, relazione presentata alla XXV Settimana di studio dell'Istituto Datini di Prato su «Le migrazioni in Europa (secoli XIII-XVIII)» (maggio 1994). Per una importante linea di migrazione, G.M. VARANINI, *Mercenari tedeschi in Italia nel Trecento: problemi e linee di ricerca*, in *Comunicazione e mobilità nel Medioevo. Incontri fra il Sud e il Centro dell'Europa (secoli XI-XIV)*, Bologna 1997, pp. 269-301. Cfr. anche J. TEYSSOT, *Voyages et pérégrinations d'Auvergnats pendant la guerre de Cent'Ans*, in *Voyages et voyageurs au Moyen Age* ... cit., pp. 63-70, specialmente alle pp. 67-70.

[17] Sul controllo territoriale e degli spazi geografici da parte degli stati cfr. J. MEYER, *États, routes, guerre et espace*, in *Guerre et concurrence entre les Etats européens du XIVe au XVIIIe siècle*, sous la direction de PH. CONTAMINE (Fondation Européenne de la Science - *Les origines de l'Etat moderne en Europe, XIIIe-XVIIIe siècle*, sous la direction générale de W. BLOCKMANS-J.PH. GENET), Paris 1998, pp.

progetti, sostenuti da idee grandiose e da un imponente dispiegamento di mezzi, generavano talvolta imprese eccezionali e memorabili. Nel 1515 l'immaginazione dei contemporanei fu colpita dal successo dell'attraversamento delle Alpi tra il Col de Vars e il colle della Maddalena dell'esercito francese di Francesco I. Con un'iniziativa ardimentosa e mai praticata fino a quel momento e aprendo un passaggio alpino particolarmente arduo e impervio, l'armata regia calò su Cuneo e sorprese gli Svizzeri padroni di Milano, per poi sconfiggerli a Melegnano. Paolo Giovio narrò questa traversata con toni epici e con dovizia di informazioni raccolte dai principali protagonisti, per argomentare che con una mentalità di conquista molto determinata era possibile oltrepassare i limiti posti dalla natura, dalle conoscenze tecniche e dagli standard logistici, come appunto aveva fatto il re di Francia, con dispendio di somme colossali, di ingegni e di lavoro umano, realizzando con propri mezzi e senza aiuti esterni un'impresa difficilmente immaginabile per quei tempi [18]. Tuttavia, queste imprese straordinarie costituiscono un'eccezione alla pratica più comune di «vivere del paese» per far fronte alle mille necessità del trasferimento.

Un viaggio militare lungo e assai laborioso, ben documentato dalle lettere dei carteggi sforzeschi, ci servirà per mettere in luce varie forme di interazione tra gli eserciti in movimento e il paese attraversato. La documentazione è quella già ampiamente utilizzata da un vecchio ma ancora utile scritto di E. Nunziante, che narra le vicende della «guerra del Reame» del 1458-1462, il lungo

167-198. Cenni al problema, nel contesto di un inquadramento storiografico del tema del viaggio nei suoi vari aspetti (e soggetti), sono in P. MORAW, *Reisen in Europäischen Spätmittelalter um Licht der neueren historischen Forschung*, in *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und der Frühen Neuzeit*, a cura di X. VON ERTZDORFF-D. NEUKIRCH, Amsterdam-Atlanta 1992, pp. 113-139, e in particolare pp. 123-126. Vari spunti si trovano anche negli scritti raccolti in *Vie di comunicazione e potere* ... cit.

[18] PAULI IOVII *Historiarum sui temporis*, t. I, ed. D. VISCONTI (*Opera*, vol. III), Roma 1957, pp. 327-362. L'armata francese partì da Grenoble, attraversò il Col de Vars, alla quota di oltre 2000 mt, e poi procedette per il colle della Maddalena. Il tracciato venne praticamente aperto e reso accessibile ai carri militari e ai cavalli con un impressionante impiego di operai e magistri che apprestarono ponti mobili, a volte perigliosamente sospesi tra due valloni, e procedettero con sistematicità, aiutati dal massiccio lavoro dei soldati, per abbattere la vegetazione e fare le spianate.

conflitto che vide il re di Napoli Ferrante d'Aragona fronteggiare la ribellione dei baroni del Regno e degli Angioini [19]. Per i signori di Milano, alleati del re, uno degli aspetti più impegnativi di questa guerra fu il trasferimento di truppe a lunga distanza, dal Nord al Sud dell'Italia, superando varie difficoltà di ordine finanziario, logistico e strategico, sul sottofondo costante di una irrimediabile penuria di denaro e di mezzi. Il primo dei trasferimenti di milizie avvenne tra la primavera e l'estate del 1460, e fu particolarmente lungo e tormentato: proprio per questo diede luogo a una fitta corrispondenza in cui i capitani e gli intendenti ducali esaminano gli itinerari percorribili, riflettono sulle possibili insidie del percorso, meditano sugli errori commessi e progettano altri spostamenti per raggiungere finalmente il Reame.

La spedizione prese forma verso la fine del 1459, quando a Urbino si radunarono condottieri, ambasciatori e commissari del duca di Milano, del papa, del conte di Montefeltro, degli Sforza di Pesaro e di altre potenze collegate. Gli obiettivi erano due: spostare truppe per portare aiuto a Ferrante d'Aragona, che nel Reame si trovava in grandi difficoltà e vedeva allargarsi il fronte dei suoi nemici [20], e nello stesso tempo impedire al conte Giacomo Piccinino, che si trovava in Romagna, esacerbato per una serie di torti ricevuti dal re di Napoli, di raggiungere il Reame per collegarsi con i baroni ribelli e con lo schieramento angioino [21]. Il trasferimento verso il Regno meridionale fu anche un inseguimento alle spalle della compagnia del conte Giacomo, che, come diremo, fece scelte particolarmente ardimentose e fortunate nella scelta degli itinerari.

[19] ASMi, SPE 202 e 203; E. NUNZIANTE, *I primi anni di Ferdinando d'Aragona e l'invasione di Giovanni d'Angiò*, in «Archivio storico per le province napoletane», in vari fascicoli dal 1892 al 1898. Sul valore di questo lavoro, e della corrispondenza su cui è basato, F. SENATORE, *Il Principato di Salerno durante la guerra dei Baroni (1460-63). Dai carteggi diplomatici al De bello neapolitano*, in «Rassegna storica salernitana», 22 (1994), pp. 29-114, in particolare pp. 31-45.

[20] Cfr. sugli eventi della fine del 1459, E. NUNZIANTE, *I primi anni* ... cit., 19 (1894), p. 345 (sul tradimento del principe di Rossano e del duca di Sora) e p. 350 (sulla situazione critica per il re in Abruzzo e sulla ribellione di Antonio Caldora).

[21] *Ivi*, 19 (1894), p. 633, 635 sgg.: dopo essere stato impiegato dal re di Napoli e dal conte di Urbino per combattere i Malatesta, il Piccinino aveva conquistato Assisi, ma la città gli era stata tolta, deludendo le sue vive speranze di stabilire una signoria territoriale. Sulla permanenza della sua compagnia a Bertinoro in gennaio e febbraio, sotto la protezione malatestiana, cfr. S. MAZZOTTI, *Bertinoro al tempo di Malatesta Novello*, in «Studi romagnoli», 47 (1996), pp. 153-160.

A Urbino i comandanti fecero un consiglio di guerra e si consultarono con le guide locali fornite da vari signori dell'Italia centrale, e furono esaminati gli itinerari più agevoli per raggiungere il Regno. Una volta ottenuti i lasciapassare dai signori di Romagna, si prevedeva di poter contare sul valido aiuto dei potentati locali, dal legato della Marca ai signori da Varano di Camerino, e al contrario si riteneva che i porti malatestiani e le navi veneziane in Adriatico avrebbero ostacolato la marcia parallela del Piccinino. Furono presi in considerazione solo gli itinerari terrestri, che non erano molti e facevano necessariamente perno su Camerino e Cingoli, salvo piccole deviazioni di percorso [22]. La via litoranea non era ritenuta praticabile: era troppo stretta e insidiosa per eserciti dotati di pesanti bagagli, salmerie e pezzi di artiglieria. «Se 'l non vola per aere» non ci precederà, concludeva il principale comandante delle milizie milanesi, il signore di Pesaro Alessandro Sforza. Ma le previsioni furono smentite. In marzo i messi ducali scrivevano con allarme che il Piccinino era stato foraggiato da denaro francese e che a Cesenatico aveva caricato bombarde e cariaggi su alcuni navigli ottenuti da Venezia; così le sue genti d'arme, alleggerite dei bagagli, avevano potuto intraprendere la via della marina, ancorché tortuosa e poco adatta al transito di convogli militari.

Quando i suoi inseguitori che lo aspettavano lungo gli itinerari terrestri si accorsero dell'errore, si affrettarono a inseguirlo, ma si trovarono in grandi difficoltà nel passare il fiume Chienti, che era grosso di acque. Al contrario il Piccinino aveva attraversato il corso d'acqua senza alcuna difficoltà, guadandolo di notte in un punto favorevole, aiutato da guide fornite dalla città di Fermo e dal legato della Marca. Similmente, la sua marcia era stata accelerata da altri soccorsi, più o meno inaspettati: i signori di Romagna gli avevano dato i lasciapassare, Venezia gli aveva fatto trovare le navi a Cesenatico, i vicariati e le terre della Marca papale gli avevano fornito aiuti di vario genere, in particolare Ancona e Fermo avevano procurato i viveri di pane e biscotto, i castellani della

[22] ASMi, SPE 202, Giovanni Malavolta da Siena, capitano papale, 7 maggio 1460: quando ormai il Piccinino era passato, descriveva le due strade considerate, una «per il vicariato e s. Lorenzo» poi per Camerino, oppure per «Montichio e Montemellone» e poi per Camerino. Sugli itinerari terrestri tra Romagna e Toscana in relazione alla storia del controllo sul territorio cfr. P. PIRILLO, *«Il passaggio dell'Alpe»* ... cit.

marina avevano concesso il passo, e la manodopera prestata da altre località era stata preziosa per fare acconciare ponti e passi della via litoranea, altrimenti impraticabile. Le città e le autorità della Romagna e della Marca pontificie in teoria avrebbero dovuto intercettarlo, invece lo avevano favorito e avevano creato varie difficoltà ai suoi inseguitori (che poi si lamentarono di avere ottenuto dal legato solo una guida «trista» e 20 guastatori). E ancora, le navi veneziane erano state difese da barche di Fano per iniziativa di Sigismondo Malatesta, il quale si era dimenticato dei torti ricevuti dal suo ex nemico e si era giustificato dicendo che non voleva inimicarsi Venezia. Non c'è dubbio che tutti questi favori imprevedibilmente prestati al conte Giacomo mirassero anche a toglierlo di mezzo, poiché da tre anni la sua presenza itinerante sul territorio italiano, in cerca di occasioni per affermarsi e conquistare una signoria, era stata una grave minaccia alla pace d'Italia e una spina nel fianco delle maggiori potenze. Tuttavia la sua marcia fortunata dalla Romagna al Tronto fu favorita anche dalla sua grande popolarità, e gli aiuti gli erano arrivati anche per simpatia e ammirazione. Ne era consapevole lo stesso re Ferrante, che forse già pensava al modo più opportuno per impedirgli di nuocere [23].

Confrontando le scelte compiute dal Piccinino e dai suoi inseguitori, notiamo ancora una volta che le maggiori insidie del viaggio – il guado di fiumi, i passi *rencrescevoli*, le strettoie, le zone paludose – erano ostacoli superabili solo con la collaborazione di signori, terre, città sul percorso. Era decisivo «avere il paese amico», poter usufruire di beni, servizi, uomini e soccorsi forniti – con le buone o con le cattive – dal paese circostante. A ben vedere, tutto il repertorio di imprese eccezionali riferito da cronisti e trattatisti del tempo, come la famosa marcia del Gattamelata attorno al lago di Garda nell'autunno del 1438 – leggendaria perché la compagnia di 3000 cavalieri e 2000 fanti attraversò le montagne a Nord del lago e raggiunse Verona in 5 giorni eludendo la sorveglianza milanese [24] – non potrebbe spiegarsi senza la possibilità di ottenere massicci aiuti dalle popolazioni locali, di organizzare e obbligare grossi contingenti di manodopera del posto, meglio se coordinati da esperti ingegneri, come in più occasioni i Veneziani dimostrarono di saper fare [25]. Se il Piccinino aveva fatto scelte audaci e fortunate e ottenuto l'aiuto insperato del paese, tutto il contrario era capitato ai suoi inseguitori, che si erano mostrati eccessivamente prudenti, poco lungimiranti e del tutto privi di inventiva. Ma c'era qualcosa di più, come segnalavano senza mezzi termini le lettere cifrate degli intendenti di Francesco Sforza: i capitani sforzesco-papali non avevano fatto il possibile per accelerare il viaggio, a cominciare dal conte di Urbino, che a parole era il più animoso («e io Federigo voria volare per obedire la maestà vostra», scriveva a Ferrante [26]), ma che in realtà aveva fatto in modo di rallentare il transito per il timore che il Piccinino e Sigismondo Malatesta si coalizzassero per muovere contro i suoi castelli. I capitani si giustificavano sostenendo che erano stati colti di sorpresa e che comunque il loro avversario si era comportato da codardo: ha fatto «la via dei disperati», è passato «de furto e fugendo» [27]. Da parte sua, il capitano braccesco si prese il gusto di schernire coloro che avevano proclamato di volerlo «mangiare in un boccone». «Pare che costuy habia la balla in mano de questa Italia – aveva scritto in ottobre un osservatore mandato dal duca – et che la possa mandare dove vole» [28].

Finalmente il 7 aprile le 13 squadre del duca di Milano, comandate dal signore di Pesaro, e altre squadre papali comandate da Federico da Montefeltro e Giovanni Malavolta da Siena, arrivarono a sud del Tronto, il fiume che «ha segnato per secoli il confine fra il regno di Napoli e lo Stato della Chiesa» [29]. Seguì una lunga situazione di stallo: i bracceschi avevano posto il campo più a Sud tra Pescara e Francavilla, e i comandanti si vedevano bloccati nella

[23] Come si vide al tempo del suo assassinio, nel 1465. La lettera del re è cit. da E. NUNZIANTE, *I primi anni* ... cit., 18 (1893), p. 230.

[24] M. MALLETT, *Signori e mercenari* ... cit., pp. 191-192.

[25] Ad esempio nel corso della guerra di Ferrara, nel maggio 1482, gli ingegneri militari della Serenissima riuscirono in sole due notti a costruire una strada attraverso le paludi del Tartaro; furono eretti due grandi ponti galleggianti, e portati sul posto, mentre a Lagoscuro, punto focale dell'attacco veneziano, un tecnico veronese allestì a tempo di record un ponte permanente fortificato da due bastioni in muratura. Ciò consentì all'esercito di Roberto Sanseverino di irrompere a sorpresa nel Ferrarese: M.E. MALLETT, *L'organizzazione militare di Venezia nel '400*, Roma 1989 (dall'ed. orig. con J.R. HALE, Cambridge 1984), p. 125.

[26] ASMi, SPE 203, 22 mag. 1460. Cfr. invece le pesanti accuse di A. Sforza, 8 aprile, e dei commissari sforzeschi, *passim*.

[27] ASMi, SPE 202, varie del 7-8 aprile.

[28] E. NUNZIANTE, *I primi anni* ... cit., 19 (1894), p. 633.

[29] U. TUCCI, *Credenze geografiche e cartografia*, in *Storia d'Italia Einaudi*, vol. 5 ... cit., pp. 49-85, 65-66.

loro marcia verso il Reame. Incuranti degli appelli accorati del re di Napoli perché rompessero gli indugi, erano poco propensi a cercare lo scontro decisivo con i bracceschi. Il problema era duplice: come passare la Pescara? Quale itinerario seguire per raggiungere il Reame dato che l'Aquila era la principale alleata degli Angioini? Tra discussioni e scontri verbali su come aggirare o combattere il blocco, mentre le guide esploravano il paese in lungo e in largo, il campo si stabilizzò tra Ascoli e Teramo, tra l'Appennino e la marina.

Gli indugi che rallentarono per parecchie settimane la marcia verso Sud vanno fatti risalire in primo luogo a una certa ambiguità del quadro politico. Mentre il re di Napoli affrontava con difficoltà crescenti il moltiplicarsi dei focolai di ribellione in Campania, Puglia e Calabria, le altre potenze italiane respiravano di sollievo vedendo il Piccinino finalmente lontano dalla Romagna e dalla Toscana. Né il papa né il duca di Milano sembravano particolarmente ansiosi di affrettare la marcia verso il Regno e la ricongiunzione con le armate aragonesi. Per queste stesse ragioni, e per altri motivi più specificamente locali, il legato papale e le terre della Marca avevano preferito allontanare il condottiero braccesco anziché intercettarlo. Durante il seguito del viaggio continuò a pesare sulle decisioni dei capitani l'atteggiamento ambiguo e falsamente prudente del conte di Urbino, che celava con mille pretesti la sua preoccupazione di allontanarsi dalla Marca dove Sigismondo Malatesta rimaneva libero di agire contro i suoi castelli («a ruinar li lochi miei») senza che il duca di Milano facesse nulla per impedirglielo [30].

La sosta forzata fu in realtà attraversata da molti spostamenti collaterali, e generò una mobilità su scala minore funzionale alla conquista di terre e castelli indispensabili per presidiare il territorio e controllare le vie di accesso ai viveri, all'acqua e ai rifornimenti [31]. Le date topiche delle lettere dall'Abruzzo cambiano rapidamente: in principio gli accampamenti milanesi e papali erano a Tortoreto, poi al passo di Ancarano sul Tronto e a Torano, a metà maggio «ex castris in plano Caruffi», in giugno sotto Sant'Omero, poi presso l'abbazia di Sant'Atto sul fiume Tordino, a tre miglia da Teramo, quindi tra San Flaviano, Montone e il medesimo fiume, in posizione protetta da una palude (qui il 22 luglio avvenne la battaglia che sbloccò la

[30] ASMi, SPE 203, Federico da Montefeltro, 13 lug. 1460, con riferimento a un'impresa contro il castello di Ussigliano.

[31] Su questi spostamenti collaterali cfr. M. Mallett, *Signori e mercenari* ... cit., p. 192.

situazione di stallo) [32]. Gli spostamenti degli accampamenti erano funzionali da un lato allo sviluppo di azioni armate per conquistare postazioni, dall'altro alla necessità di stabilire dei presidi lungo le strade che occorreva percorrere ogni giorno per mandare ad acquistare derrate e di controllare aree coltivate più ampie possibili così da procurare il foraggio per i cavalli con la pratica del saccomanno. Dalla Marca papale, quantunque «fertilissima e grassissima», non arrivava quasi nulla: le autorità del posto mantennero un atteggiamento poco amichevole trincerandosi dietro un ordine romano che vietava le esportazioni di derrate [33]. Di conseguenza i condottieri erano costretti a mandare ogni giorno dei drappelli armati fino a 25-30 miglia dal campo per procurare il pane, visto che l'esercito non disponeva né di scorte né di forni mobili, come è dato invece di osservare nell'organizzazione di altre imprese dotate di strumenti logistici più efficienti. Prima della battaglia di fine luglio, gli sforzesco-papali riuscirono ad ottenere per scalata o per resa il controllo delle terre di Tortoreto, San Flaviano, Montone, Poggiomorello, Corropoli, Nereto, Sant'Omero e Torano. Più a Sud, il Piccinino si comportava in modo analogo, cercando di estendere il presidio del territorio con limitate azioni armate e soprattutto mediante patteggiamenti con terre e comunità che gli assicuravano rifornimenti e appoggi. Nel complesso i bracceschi riuscirono ad ottenere un controllo territoriale più efficace e più esteso dei loro inseguitori. Il Piccinino, che già poteva contare sull'amicizia di Giosia Acquaviva, signore di molte terre dell'Abruzzo, con varie iniziative fece in modo di assicurarsi altri collegamenti vantaggiosi. In luglio ricevette nuovi aiuti da Camerino e si guadagnò l'alleanza dei signori di quella città; ottenne dagli Aquilani un contingente di cerne (che però in parte fuggirono) e con la forza si fece dare viveri e supporto logistico da Civita Sant'Angelo, Penne e Loreto d'Abruzzo. Inoltre, il capitano braccesco poteva contare anche sul controllo della marina, avendo in mare tre fuste armate che sorvegliavano la litoranea e tenevano d'occhio i movimenti degli sforzesco-papali.

Col passare dei giorni, l'inattività di Sforza, Urbino e degli altri comandanti divenne sempre più pretestuosa, al punto di rischiare di rovinare la preziosa «reputazione» dei capitani che era la ragion d'essere dei loro ingaggi. È vero che la posizione in Abruzzo del

[32] Si rinvia allo scritto del Nunziante e soprattutto ai maggiori dettagli che si ricavano dal complesso della documentazione sforzesca utilizzata dall'autore.

[33] Cfr. in particolare le lettere di Sforza e Urbino del 15 luglio 1460, ASMi, SPE 203.

Piccinino era salda e si appoggiava a molti potenti amici, ma d'altro canto i suoi avversari non avevano saputo o voluto sfruttare allo stesso modo le opportunità offerte dal paese circostante. Il duca Francesco aveva nella Marca alcuni antichi sostenitori, e fin dal maggio precedente alcuni notabili di Ascoli avevano mandato messi al campo sforzesco per offrire aiuti in denaro e viveri [34]. Dalla città ascolana – che nel 1486 adottò il motto «libertà sotto la chiesa» [35] – arrivò anche una bombarda, che se pure non era perfettamente funzionante, sopperiva all'assoluta carenza di artiglierie dell'esercito milanese-pontificio [36]. Alcune città oltre la Pescara, prima di essere prese sotto tutela dal Piccinino, avevano offerto aiuti in vettovaglie, guide e guastatori per superare i passi più critici, e gli uomini di Civitella avevano fornito delle cerne, che comunque risolvevano solo in parte la grave penuria di fanterie. Gli aiuti locali furono utilizzati per presidiare le terre e i castelli controllati nella regione, ma non bastarono a persuadere i capitani a superare gli indugi e a forzare il passo. La situazione di stallo continuò per parecchie settimane.

3. L'esercito in transito come elemento di attivazione di dinamiche locali

Il passaggio di eserciti numerosi, di potenze amiche o ostili, aveva l'effetto di riaccendere situazioni di tensione locale, di ravvivare delle contese sopite [37]. Nella marcia verso il Sud del Piccinino e dei suoi inseguitori, e data la situazione di sconvolgimento recato dalla ribellione baronale e dal transito di milizie dal Nord, alcuni signori, città e terre abruzzesi videro nel passaggio degli eserciti un'opportunità per rilanciare piccole guerre locali o per riattizzare antiche rivalità. Se Francavilla forniva di vettovaglie il campo del Piccinino, la città di Chieti non avrebbe disdegnato di unirsi alle milizie mandate da Milano e dal papa aiutandole ad attaccare Pescara, cogliendo così l'occasione propizia per rinfocolare antiche

[34] *Ibidem*, Simone da Spoleto, 8 mag. 1460.

[35] D. Hay-J. Law, *L'Italia del Rinascimento (1380-1530)*, Roma-Bari 1989, p. 285.

[36] ASMi, SPE 203, Federico da Montefeltro da Torano, 11 maggio 1460.

[37] Cfr. sull'interazione tra «grande» guerra e dimensione locale le osservazioni di F. Senatore, *Il principato di Salerno* ... cit., p. 59-60, a proposito di questa città, dove «vecchi conflitti cittadini e extracittadini emersero prepotentemente, determinando gli schieramenti nell'ambito del confronto angioino-aragonese».

rivalità, mentre contemporaneamente otteneva concessioni territoriali dal re di Napoli [38]. Così, la competizione tra l'Aquila e Sulmona, schierate da due parti opposte, ebbe effetti condizionanti sulla marcia degli eserciti verso il Reame. La città di Sulmona, per cui passava una delle vie principali del regno di Napoli, era per tradizione concorrente dell'Aquila e di sentimenti ostili agli Angioini [39], quindi sarebbe stata uno dei più favorevoli punti di appoggio per il trasferimento a Sud, in vista di una azione contraria agli avversari aquilani: anche questa opportunità fu presa in considerazione dal comando sforzesco-papale, ma poi non fu sfruttata.

Mentre i capitani discutevano animatamente circa gli itinerari possibili per raggiungere il regno di Napoli, si aprì anche un'altra possibilità, offerta dagli Orsini. Napoleone e Roberto Orsini erano stati appena arruolati nell'esercito regio, e Ferrante aveva loro confermato la contea di Tagliacozzo. Ma il castello era occupato dai Colonna, collegati col Piccinino [40], e gli Orsini fecero vive istanze ad Alessandro Sforza affinché il famoso viaggio verso Sud riprendesse, piegando decisamente verso il Tirreno per raggiungere Tagliacozzo, fornire aiuti agli assedianti, prendere il castello e poi procedere verso Tivoli ed entrare nel Regno da San Germano, uno dei passi obbligati [41]. La proposta non parve però conveniente: la via era assai aspra e «sinistra», e la preghiera non era certo disinteressata, essendo fatta dagli Orsini «per loro spetialità» [42].

Il passaggio in Abruzzo delle milizie provenienti dal Nord ebbe anche un'interazione con il grande movimento stagionale della transumanza, attività economica di tutta rilevanza [43], basata sulla

[38] Su queste ambizioni di Chieti nei riguardi di Pescara e territorio, G. Galasso, *Il Regno di Napoli. Il Mezzogiorno angioino e aragonese (1266-1494)*, in *Storia d'Italia* diretta da G. Galasso, vol. 15, t. I, Torino 1992, pp. 851-852. Nel corso del '400 Chieti fu considerata dai re di Napoli un centro da favorire in chiave antifeudale.

[39] Su Sulmona, *ivi*, pp. 855-857.

[40] ASMi, SPE 203, 5 maggio 1460, lettera del Piccinino intercettata dalle spie sforzesche.

[41] Cfr. anche Ph. de Commynes, *Memorie*, a cura di M.C. Daviso di Charvensod, Torino 1960, p. 431.

[42] ASMi, SPE 203, 22 maggio 1460.

[43] Istituita dagli angioini nel XIV secolo, fu rivitalizzata da Alfonso I d'Aragona nel 1443: cfr. E. Nunziante, *I primi anni di Ferdinando d'Aragona* ... cit., *passim*; G. Galasso, *Il Regno di Napoli* ... cit., pp. 756-758; F. Braudel, *Civiltà e imperi* ... cit., p. 79; Ch. Klapisch-Zuber, *Villaggi abbandonati ed emigrazioni*, in *Storia d'Italia Einaudi*, vol. 5 ... cit., pp. 347-348, con bibliografia. In ottobre il movimento di transumanza partiva dall'Abruzzo verso la Puglia (Serra Capriola, Foggia,

sinergia climatica tra Puglia e Abruzzo («estate in Puglia, Abruzzo d'inverno, provi le pene dell'inferno», scriveva un inviato degli Sforza al duca) [44], e importante risorsa fiscale della monarchia meridionale. Nel maggio 1460 i proventi del passaggio della transumanza riscossi a San Severo erano stati sottratti al re Ferrante e incamerati dai suoi avversari, e di conseguenza l'interruzione della dogana delle pecore avrebbe avuto forti ricadute sull'andamento della guerra; gli Angiò non avrebbero potuto riscuotere i proventi, gli Aquilani – cittadini e signori – ne avrebbero subito gravi danni e l'alleanza tra la città e gli Angioini si sarebbe incrinata [45]. A questo riguardo si tennero nei padiglioni militari delle discussioni animate: il tentativo di interrompere la dogana fu discusso e valutato come mezzo efficace per sottrarre un'importante risorsa allo schieramento avversario, ma l'azione non fu poi seriamente progettata. Contro la città dell'Aquila le compagnie papali-ducali non riuscirono a mettere a segno altro che azioni di disturbo e di saccheggio.

In complesso i capitani sforzesco-papali trascurarono parecchie occasioni propizie, e non seppero intrecciare i motivi della spedizione militare che conducevano con le opportunità derivanti dagli sviluppi della competizione locale. La loro inerzia fu, alla fine, causa di una grave *débacle* a San Flaviano. Come risultato della conseguita superiorità territoriale, Giacomo Piccinino riuscì a costringere gli sforzesco-papali a combattere. Rafforzato di fanti e cavalli, andò a stabilirsi su una collina posta di fronte all'accampamento nemico. I suoi soldati erano costretti a scendere ogni giorno al fiume per abbeverare i cavalli, e da queste discese ebbero origine delle scaramucce che infine portarono, il 22 luglio, a una battaglia lunga e sanguinosa, il più «fero aspero e terribile facto d'arme né al tempo vechio né al moderno», che si concluse con esito incerto dal punto di vista delle perdite, ma decisivo perché costrinse gli Sforzeschi a lasciare precipitosamente le loro postazioni e a indietreggiare [46]. Dopo il fatto d'arme

Sansevero), in maggio rientrava all'Aquila. La prospettiva di ribellioni, guerre e disordini induceva i pastori a non pagare la tassa, se non c'era certezza di raggiungere luoghi sicuri: di qui il venir meno del prelievo fiscale.

[44] E. NUNZIANTE, *I primi anni di Ferdinando d'Aragona* ... cit., 18 (1893), p. 426 e anche G. GALASSO, *Il Regno di Napoli* ... cit., p. 788.

[45] Sull'importanza per l'Aquila della transumanza, G. GALASSO, *Il Regno di Napoli* ... cit., p. 853. Su questa possibilità cfr. ASMi, SPE 203, Francesco da Cusano.

[46] ASMi, SPE 203, varie del 23 luglio. La citazione è da una lettera di Alessandro Sforza. Vi furono 14 morti, secondo una lettera di Gentile della Molara e Giovanni Bianco.

il Piccinino era in grado sia di vietare il saccomanno al campo nemico, sia di chiudere la via dei rifornimenti delle vettovaglie; inoltre, conservava il controllo del mare grazie alle fuste armate che sorvegliavano le vie della marina. Un altro elemento di superiorità era dato dal vantaggio numerico delle sue fanterie, mentre quelle dei suoi avversari erano esigue e insufficienti [47].

Le conseguenze del fatto d'arme di San Flaviano furono durissime per gli sforzesco-papali: non solo persero tutti i cavalli e gran parte dei bagagli, ma ancora più dolorosa era la perdita della *reputazione*, compromessa dalla mancanza di iniziativa e da una serie di diserzioni ignominiose [48]. A fine luglio gli sforzeschi si prepararono ad arretrare, cercando di nascondere a se stessi l'entità della vergogna subita, e ripiegarono a Nord del Tronto, mentre infuriavano velenose polemiche tra i comandi dell'esercito. Ora il movimento di milizie diventava una drammatica ritirata, e la direzione di marcia si era invertita: gli sforzeschi erano tallonati dal Piccinino, che si era trasformato in inseguitore pericoloso, il cui nome da solo era in grado di seminare panico e costernazione tra i soldati in marcia. Tutte le terre conquistate sul Tronto furono perse in poche ore e rapidamente il condottiero acquisì il completo controllo della regione. Solo pochi giorni dopo, il conte Giacomo ebbe notizie favorevoli dal Regno e partì verso il sud rapidamente a «giornate da cavallari». Così la via verso il Reame era finalmente libera, ma dopo San Flaviano le condizioni dell'esercito erano disastrose. Federico d'Urbino scriveva a Milano: date le perdite di cavalli e la mancanza assoluta di denaro sarebbe come «dire a uno morto che levasse su». Così a fine luglio, ingloriosamente, si concludeva la prima parte della tormentata marcia verso il Reame.

4. La «guerra grassa»: diversioni e saccheggi

La corrispondenza del 1460 qui esaminata offre tra l'altro esempi di una forma secondaria di «viaggio militare» molto comune nella pratica bellica del tempo. Il lungo trasferimento verso Sud fu intervallato da *cavalcate*, digressioni dal teatro principale della

[47] *Ivi*, lettera di Federico d'Urbino del 30 luglio 1460.

[48] *Ivi*, lettere di fine luglio di Gentile della Molara. Tra i tanti episodi vergognosi viene narrato che Giacomo di Piermaria Rossi, mentre il Piccinino stava per attaccare, già preparava i bagagli per la fuga.

guerra, spedizioni giornaliere intese a far bottino, con un doppio scopo: fare, come si diceva, «la guerra grassa» per i soldati, e al contempo danneggiare e devastare le terre nemiche.

Una di queste spedizioni punitive fu organizzata una mattina di maggio, durante la lunga sosta negli accampamenti presso il Tronto. Cinquecento soldati, appartenenti alle compagnie papali e feltresche, partirono dal campo a piedi, guidati da uno dei capisquadra papali e da un conestabile, e si addentrarono per parecchie decine di chilometri in una valle della giurisdizione aquilana, non lontano da Ascoli, per darsi alla razzia. Il bottino fu ricco: 40 prigionieri buoni per il riscatto, 20 capi di bestiame grosso e 300 capi di bestie minute, 12 muli, 20 asini e parecchia roba mobile. In totale, circa 2000 ducati di valore. I soldati tornarono esultanti ma anche un po' delusi per non aver sfruttato appieno l'occasione: se fossero andati in 1000, si scrive, avrebbero potuto guadagnare fino a 5000 ducati [49]. Anche sull'altro fronte di guerra all'interno del Regno aragonese le operazioni belliche erano frequentemente inframmezzate da cavalcate similari, che abbinavano movimento e spoliazione del territorio. Roberto Sanseverino, appena giunto nel Reame nel dicembre del 1460 per aiutare il re Ferrante in gravi difficoltà, suggerì subito di fare una cavalcata nella fertile piana di Sessa, per dare la *grassa* alle genti d'arme [50], e nella primavera precedente le milizie del re Ferrante erano andate a devastare le terre molisane già gravemente impoverite dal terremoto del 1456 «per dare pasto ai soldati» [51].

Questi esempi mostrano che nella prassi guerresca del tempo c'era ancora spazio per imprese basate sull'autosostentamento attraverso pratiche distruttive di spoliazione del territorio. Continuava ad essere praticata la scorreria ai margini del percorso che serviva a far bottino e ad accontentare le aspettative della truppa, e la divisione dei frutti del saccheggio tra i soldati continuava a rappresentare uno dei mezzi più efficaci per alzare il morale delle genti d'arme e rinverdire le motivazioni a combattere [52]. Anche il

[49] *Ivi*, Gentile della Molara e Giovanni Bianco, 22 maggio 1460. La destinazione era «alla Magia e a S. Vito» presso Amatrice a Nord dell'Aquila, terre controllate per il re da Matteo da Capua.

[50] E. Nunziante, *I primi anni* ... cit., 21 (1896), p. 499, 6 dic. 1460.

[51] ASMi, SPE 202, 14 marzo 1460 (cfr. anche E. Nunziante, *I primi anni* ... cit., 20 (1895), p. 225).

[52] Ph. Contamine, *Un contrôle étatique croissant. Les usages de guerre du XIVe au XVIIIe siècle: rançons et butins*, in *Guerre et concurrence entre les Etats européens*

principe del Machiavelli «va con li eserciti, si pasce di prede, di sacchi e di taglie, maneggia quello d'altri»: per questo deve essere liberale e magnanimo, «altrimenti non sarebbe seguito da' soldati» [53].

Queste forme di combattimento avevano avuto sviluppi esuberanti nel corso del XIV secolo, quando l'impatto del passaggio di truppe nel territorio era uno degli elementi bellici decisivi. Il transito stesso delle soldatesche era un fattore di offesa, causa di impoverimento e spoliazione del paese attraversato e di gravi danni alle popolazioni. Le imponenti *chevauchées* degli inglesi in terra francese nelle prime fasi della guerra dei Cent'anni erano imperniate sul movimento devastante di masse di genti d'arme a cavallo che procedevano sistematicamente alla devastazione di terre e paesi, al saccheggio di castelli e centri abitati, alla distruzione programmata e meticolosa dei raccolti [54]. I cavalieri inglesi «prenaient soin de consommer le moins possible des vivres dont ils s'étaient pourvus au départ et qu'ils transportaient dans leurs chariots: ils préféraient se ravitailler sur place, aux dépens des populations locales» e per sfruttare un più vasto territorio, dividevano le forze in tre settori e procedevano parallelamente a circa 20 km di distanza, percorrendo da 10 a 20 km al giorno [55]. Poco costose, perché i servizi di vettovagliamento erano ridotti al minimo, queste *cavalcate* miravano anche a generare un profondo senso di insicurezza tra la popolazione, delegittimando, in conseguenza, l'autorità del re di Francia [56]. Nel 1339 una campagna di Edoardo III lasciò più di 2000 paesi e castelli incendiati o devastati e nell'autunno del 1355 una spedizione del Principe Nero percorse 900 km in due mesi, attraversando la Francia da Bordeaux alle coste del Mediterraneo: con tappe di 15 km al giorno furono assaliti, saccheggiati e devastati borghi e terre, procurando enormi convogli di bottino [57]. La natura ostile e devastante degli spostamenti di masse armate è testimo-

du XIVe au XVIIIe siècle ... cit., pp. 199-236; G. Parker, *La rivoluzione militare. Le innovazioni militari e il sorgere dell'Occidente*, Bologna 1990 (ed. orig. Cambridge 1988), p. 100.

[53] *Il Principe*, cap. XVI.

[54] Ph. Contamine, *La guerre au Moyen Age*, Paris 1980, p. 123 (trad. ital. *La guerra nel medioevo*, Bologna 1986).

[55] Ph. Contamine, *Guerre, état et société à la fin du Moyen Age* ... cit., p. 123.

[56] Ch. Allmand, *La guerra dei Cent'Anni. Eserciti e società alla fine del Medioevo*, Milano 1990 (ed. orig. Cambridge 1988), p. 30.

[57] *Ivi*, p. 32; Ph. Contamine, *La guerre au Moyen Age* ... cit., p. 371 e la carta alle pp. 372-373.

niata anche dai temibili percorsi dei *routiers*, grandi masse di soldati sbandati in terra di Francia, dopo Poitiers (1356), che episodicamente davano luogo a scontri armati veri e propri [58], e lo stesso impatto distruttivo ebbero le scorrerie delle grandi compagnie di ventura nel Trecento in Italia, con la «guerra guerreggiata» descritta dai cronisti del tempo, una forma di combattimento sleale e senza regole, propria di chi non vuole arrivare allo scontro aperto ma si limita a recare danno al territorio, alle cose e alle persone: «dovunque s'alloggiavano, eziandio per pochi dì, secondo i loro patti e convegne tutto consumavano e guastavano, in forma che a paesani toglieano la fatica di fare la ricolta» [59]. Anche i movimenti disordinati e rovinosi di gruppi di sbandati sono un fatto di lunga durata: si ripresentano a tratti per tutta l'età moderna, quando per varie circostanze viene meno il controllo degli stati sulle operazioni belliche [60].

Nel Quattrocento i progressi della disciplina e dell'organizzazione logistica avevano limitato ma non eliminato queste forme di combattimento. Le campagne primaverili, spiega il Mallett, spesso avevano lo scopo di arrecare danni ai raccolti, e ciò esimeva gli stati dal dover ammassare viveri sufficienti per lunghi tragitti. Una spedizione sforzesca in Piemonte del 1476 contro certi castelli del vescovo di Ginevra fu organizzata secondo il principio dell'autosostentamento, limitando al massimo le scorte e dando indicazione ai capitani di prendere castelli e luoghi abitati, di devastarli, compiere ruberie, fare bottino e dividerlo ordinatamente tra la truppa [61]. Naturalmente questo tipo di organizzazione pre-

[58] *Ivi*, pp. 33, 35-36.

[59] *Cronica di Matteo e Filippo Villani a miglior lezione ridotta*, Firenze 1823, rist. Roma 1980, p. 192. Cfr. sulla compagnia di fra' Moriale il lib. III, capp. 89, 107, 109; lib. IV, cap. 15, 16, 23 e su quella del conte Lando, capp. 40, 79 e *passim;* lib. IX, cap. 25-31; sulla «guerra guerreggiata» cfr. anche L.A. MURATORI, *Antiquitates Italicae Medii Aevii*, t. II, Mediolani 1739, diss. 26 (*De militia saeculorum rudium in Italia*), col. 531.

[60] Sono innumerevoli gli esempi richiamati da Braudel per l'epoca di Filippo II: al tempo delle guerre di religione, il territorio della ricchissima Francia fu estenuato dal transito di avventurieri e soldati, forestieri e non, che combattevano guerre minori assai distruttive; dopo il 1553 una guerra contro i Turchi in Corsica lasciò uno strascico di devastazioni provocato dai movimenti disordinati di una massa di soldati di varie nazioni che erano rimasti senza impiego nell'isola: F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* ... cit., pp. 888, 947. Sulla Corsica, *ivi*, p. 993.

[61] Su questo episodio, M.N. COVINI, *L'esercito del duca. Organizzazione militare e istituzioni al tempo degli Sforza (1450-1480)*, Roma 1998, pp. 389-390.

supponeva una grande mobilità e l'indisciplina metteva a repentaglio il successo della spedizione [62]: durante la campagna piemontese molti soldati si allontanarono dal teatro delle operazioni per mietere il grano, farlo macinare e cuocere il pane; se il bottino era scarso, disertavano e tornavano a casa alla spicciolata.

5. *La scelta degli itinerari: insidie del percorso e facilitazioni*

I principi-condottieri alla testa delle milizie inviate nel Reame nel 1460 ebbero parecchie difficoltà a conciliare lo scopo della spedizione con le ambizioni loro e dei rispettivi domini territoriali, e di conseguenza affrontarono il viaggio con poca convinzione e con lo sguardo rivolto a vicende e sviluppi politici che li interessavano maggiormente. Dovendo giustificare gli indugi che ogni giorno rischiavano di mettere a repentaglio la loro "reputazione", i capitani si dilungano nel nostro carteggio sullo stato della viabilità, sugli itinerari esistenti e sulle diverse alternative di percorso, soffermandosi ad analizzare passi, tratti e percorsi insidiosi. Anche se le loro riserve mentali li inducevano a sopravvalutare le difficoltà, il quadro pessimistico fornito dalle loro lettere corrispondeva alle condizioni assai impervie delle strade e alla penuria di itinerari praticabili.

Le travagliate vicende iniziali del viaggio confermano che il sistema viario della strada litoranea adriatica tra la Romagna e la Marca era assai difficoltoso per il transito degli eserciti, superabile solo – come aveva fatto il Piccinino – mediante copiosi aiuti delle autorità locali e grazie all'alleggerimento del convoglio [63]. Non meno critico era il tratto litoraneo lungo la marina abruzzese, dove, a parte alcuni settori di strada abbastanza larghi e praticabili, la via – scrivevano i capitani – era intervallata da passaggi disagevoli e pericolosi, «monti, valloni e passi rencrescevoli». Presso Silvi la strada costiera attraversava una strettoia dove i cavalli dovevano procedere in fila indiana, esponendosi ad agguati nemici. Il passo

[62] Sul disciplinamento statale del saccheggio, cfr. PH. CONTAMINE, *Un contrôle étatique croissant* ... cit., pp. 199-236.

[63] Per le difficoltà della litoranea, tra selve e paludi che rendevano preferibile la navigazione lungo la costa, cfr. in particolare V. VILLANI, *Viabilità e insediamento nella bassa valle dell'Esino in età medievale*, in *Le strade delle Marche. Il problema nel tempo* (Atti del convegno 11-14 ottobre 1984, Deputazione di storia patria per le Marche), Ancona 1987, pp. 789-828, p. 822.

delle Settevie presso Atri era considerato particolarmente insidioso, perché con pochi fanti il Piccinino avrebbe potuto facilmente intercettare e attaccare il convoglio. In aprile agli ostacoli naturali si era aggiunto il blocco generato dall'accampamento braccesco tra Francavilla e Pescara, che intercettava l'itinerario più comodo verso Sud e tagliava in due le comunicazioni del Reame. Tutto ciò limitava enormemente le alternative di percorso, e comunque ogni itinerario scelto richiedeva necessariamente gli aiuti del paese circostante per *conzare* le strade, ottenere guide dalle comunità locali, organizzare le scorte nei passaggi più difficoltosi. Al contrario delle vie costiere, le strade terrestri dell'Abruzzo, quantunque aspre, montagnose, sterili e disabitate, erano praticabili anche da pesanti convogli militari, poiché non presentavano grosse insidie: non paludi, non fiumi da attraversare, non sentieri particolarmente impervi, non strettoie pericolose [64]. Però non erano né agevoli né frequentate: un inviato sforzesco che aveva percorso la strada dalla costa abruzzese fino all'Aquila non aveva incontrato per un giorno intero né centri abitati né case, e aveva descritto il paesaggio come «la più aspra montagna de Italia» [65]. Inoltre, sulla scelta degli itinerari pesava molto il condizionamento del paesaggio politico. La città dell'Aquila era il vero centro di gravità dell'economia di una vasta area adriatica, punto di transito fondamentale: ma il suo allineamento con i nemici del re contribuiva pesantemente a destrutturare le comunicazioni interne al regno [66], e così, tolta la via della marina a causa dei passaggi critici e delle frequenti strettoie, le milizie sforzesco papali avrebbero dovuto aggirare faticosamente la città abruzzese, e quindi riprendere la via a Sulmona, oppure deviare decisamente verso Ovest e prendere la Casilina.

In maggio, mentre gli appelli di Ferrante d'Aragona si facevano sempre più pressanti, Alessandro Sforza aveva cercato di forzare la mano al conte di Urbino e proposto di dividere in due le squadre: Urbino sarebbe restato alle costole del Piccinino in Abruzzo, il signore di Pesaro con gli Sforzeschi avrebbe preso la via terrestre interna, per le strade dell'Appennino, cercando di penetrare in Terra di Lavoro attraverso Sulmona (era un tratto di una delle due

[64] Cfr. anche U. Tucci, *Credenze geografiche e cartografia* ... cit., pp. 61-62: per i primi cartografi, il «vero» Appennino finiva con i monti abruzzesi.

[65] E. Nunziante, *I primi anni di Ferdinando d'Aragona* ... cit., 18 (1893), p. 15.

[66] G. Galasso, *Il Regno di Napoli* ... cit., pp. 853-855; F. Braudel, *Civiltà e imperi* ... cit., p. 360.

grandi vie di comunicazione del Regno, ossia la direttrice che collegava Napoli con la Toscana e che in tempo di pace passava per Capua, Teano, Venafro, Isernia, Sulmona e l'Aquila) [67]. Nonostante passasse ad alta quota, il percorso era vantaggioso per la qualità della strada relativamente agevole, e per la sicurezza, poiché Sulmona era – come si è già detto – una città di tradizionale lealismo aragonese. C'era però anche un risvolto negativo: il paese attraversato era sterile e desolato, punteggiato da pochi centri abitati, per lo più poveri e di debole popolamento, il che rendeva indispensabile portare bagagli voluminosi per condurre scorte di viveri sufficienti, altrimenti non reperibili. Non c'era poi modo di fare «la guerra grassa» con qualche diversione tendente al bottino. Come sempre, la difficoltà del tracciato andava commisurata al volume di carriaggi, bagagli e salmerie: per attraversare regioni mancanti di foraggio e centri abitati che potessero fornire pane e derrate il convoglio diventava più ingombrante e più difficile da gestire, e ciò restringeva le possibili alternative di percorso alle strade più grandi e praticabili.

L'offerta degli Orsini di deviare su Tagliacozzo fece anche considerare l'alternativa di ricongiungere le milizie sforzesche in quel di Roma con altre genti papali provenienti da Siena, per poi entrare nel Reame lungo la via Casilina dai passi fortificati attorno a Montecassino [68]. Ma l'analisi dei comandanti conferma che i collegamenti diretti tra Napoli e Roma sui tracciati delle antiche strade romane erano particolarmente disagevoli, se non impraticabili alle milizie [69]. Il sistema degli itinerari descritto dal carteggio del 1460 collima con le osservazioni di Giuseppe Galasso circa la viabilità del Reame, caratterizzata da un «quadro viario fortemente discontinuo e precario» che limitava le grandi comunicazioni a pochi tracciati sicuri. Mancava, come risulta anche dai nostri corrispondenti, «una strada costiera adriatica negli Abruzzi e nelle Puglie» [70],

[67] G. Galasso, *Il Regno di Napoli* ... cit., p. 791.

[68] Sulla via Casilina in rapporto alla presenza degli Orsini e dei Colonna, *ivi*, p. 796.

[69] *Ibidem*: «al di là di questi piuttosto ristretti confini [il bacino napoletano] e delle due direttrici maggiori a cui si è accennato la viabilità del Regno rimane elementare».

[70] *Ivi*, p. 791. Sui provvedimenti di fine XVI secolo che rendono carrozzabili alcune strade del Sud, F. Braudel, *Civiltà e imperi* ... cit., pp. 297-298 (nel 1560 Filippo II scrive a proposito di un riassetto delle strade dalla Puglia ad Ascoli).

che cominciò a essere percorsa e mantenuta in efficienza nel corso del XV secolo [71] mentre la maggior parte dei collegamenti terrestri era congeniale alle scorciatoie dei corrieri e anche al transito di vetture mercantili di cavalli e muli, anche se caricati da pesanti imballaggi [72], ma poco adatta al passaggio sia di grandi compagnie a cavallo, sia di convogli di carri pesanti che trasportavano artiglierie, imponenti scorte di viveri, attrezzi, tende e padiglioni per l'accampamento [73]: bagagli ingombranti, che necessitavano di una qualità di strade carrozzabili che era rarissimo trovare [74].

Da dove proveniva la dovizia di informazioni su strade e passi che animava le discussioni dei capitani? In primo luogo, arrivati in una regione, i capitani avevano cura di interpellare le guide locali che conoscevano lo stato del sistema viario e talvolta accompagnavano di persona le milizie: le loro informazioni sullo stato delle strade erano indispensabili, perché aggiornate e attendibili. Non ci sono invece notizie precise sull'uso di carte e mappe, anche se la precisione di dettagli di alcune lettere suggerisce la loro esistenza [75]: i primi decenni del Cinquecento vedono grandi sviluppi della cartografia [76], ma sappiamo che già nel Quattrocento i prin-

[71] *Ivi*, pp. 795-796.

[72] R.S. Lopez, *Evolution of land transport* ... cit., pp. 23-24. Un'analisi puntuale della viabilità commerciale in Lombardia è in L. Frangioni, *Milano e le sue strade* ... cit.

[73] Sui materiali al seguito dei convogli militari cfr. M. Mallett, *Signori e mercenari* ... cit., p. 145. Sul lino usato per tende e padiglioni (questi ultimi riservati ai capitani e ai signori), esiste un documento in Archivio di Stato di Torino, *Camerale Savoia*, Inv. 39, foglio 18, mazzo 16/1, n. 35, cc. 196-198, che si riferisce all'assedio di Rovasenda del 13-14 luglio 1413. È cit. da I. Naso, *Sapori d'Oriente alla corte sabauda. Le spezie in cucina al tempo di Amedeo VIII*, in *La mensa del principe. Cucina e regimi alimentari nelle corti sabaude (XIII-XV secolo)*, a cura di R. Comba-A.M. Nada Patrone-I. Naso, Cuneo 1997, pp. 123-124 e nota 14 a p. 139 (ringrazio Irma Naso per la segnalazione).

[74] Cfr. Ph. de Commynes, *Memorie* ... cit., p. 407, sulla strada dal Piemonte a Venezia: «In sei giorni giunsi a Venezia con muli e carri, poiché la strada era la più bella del mondo».

[75] Cfr. ad es. ASMi, SPE 203, 9 maggio 1460, Alessandro Sforza, e 22 maggio di Sforza e Urbino.

[76] U. Tucci, *Credenze geografiche e cartografia* ... cit. e N. Broc, *La geografia del Rinascimento*, a cura di C. Greppi, Ferrara 1989, (ed. orig. Paris 1986), p. 80. Carte e mappe si concentravano su passi alpini e idrografia: nel 1515, contemporaneamente al periglioso attraversamento delle Alpi dell'armata francese di Francesco I, un ingegnere che aveva preso parte ad alcuni eventi delle guerre d'Italia, Jacques Signot, diede alle stampe una carta della penisola italiana che evidenziava i prin-

cipi facevano disegnare carte geografiche e stradali che circolavano nelle cancellerie. Nella prima edizione dell'*Arte militare* in versi di Antonio da Cornazzano (edita a stampa nel 1493) un'immagine sul frontespizio raffigura il comandante militare, nelle sue tende, che studia in solitudine carte e trattati, e nei versi del trattatello il poeta ritrae il generale, chiuso nottetempo nei padiglioni, che esamina con attenzione le carte geografiche («studiando el mappamondo») per trarne indicazioni su ostacoli e pericoli, e prefigurare ogni possibile insidia del percorso:

> «Sappi le terre delle regioni,
> le strade le stradelle e quante miglia
> gli sonno e quali et per quanti cantoni
> Qual più di spatio e qual mancho ne piglia
> i monti i ponti i passi i fiumi i fossi ...» [77].

Il Cornazzano è un testimone attendibile: conosceva la trattatistica antica, alla quale attingeva copiosamente, ma la integrava con una buona conoscenza della pratica militare del suo tempo, che gli era giunta «per li rami» dai condottieri viscontei della sua famiglia [78]. Se pure carte e mappe esistevano, non dovevano essere troppo accurate, essendo probabilmente limitate a evidenziare pochi dati fondamentali del territorio, e principalmente i fiumi e la rete idrografica [79]. Una carta militare della Lombardia di età sforzesca

cipali valichi alpini: la *Totale et vrâie description de tous le passages ... par lesquels on peut passer en entrer des Gaules ès Italie*, e Josias Simler, svizzero, scrisse nel 1574 un commentario sui passi alpini ispirandosi all'*Itinerarium Antonini*. Questo interesse per la geografia dell'Italia è testimoniato anche da un breve scritto francese del 1495-96, edito da L.G. Pélissier, *Un traité de géographie politique de l'Italie a la fin di xve siècle*, in «Annales de la faculté de lettres de Bordeaux», XXVII (1905), t. V, n. 2, pp. 131-143. Inoltre si veda qui di seguito alla nota 113 il riferimento a un itinerario militare della fine del Quattrocento.

[77] Antonio da Cornazzano, *Opera belissima de l'arte militare*, Venezia 1493, c. xxvir. Si vedano anche le note su come i capitani scelgono e utilizzano le guide locali, come radunano i guastatori per *conzare* le strade e i passi, come valutano i percorsi e affrontano con spirito previsionale le incertezze e la penuria di viveri.

[78] P. Farenga, *Cornazzano, Antonio*, in DBI 29, Roma 1983. L'*Arte militare* in versi fu scritta prima del 1482, stampata nel 1493-94 e sul principio del '500 ebbe una certa diffusione. Fu ristampata in lingua toscana, ripubblicata nel 1507 e infine riproposta in un'edizione giuntina del 1520 in cui il testo – spiega C. Dionisotti, *Machiavelli e la lingua fiorentina*, in Idem, *Machiavellerie*, Torino 1980 – è fortemente rimaneggiato per purgarlo della sua «lombarda barbarie».

[79] U. Tucci, *Credenze geografiche e cartografia* ... cit., pp. 62-64.

illustra in dettaglio terre e passi fluviali tra Milano, Mantova e Brescia, e indica sia le distanze terrestri sia le caratteristiche dei passi sui fiumi [80]. Sarebbe interessante stabilire se esiste una relazione tra questa e la mappa commissionata nel 1471 dal duca Galeazzo Maria Sforza a Bartolomeo Gadio per illustrare la topografia dei confini del ducato con lo stato veneto, verso Lodi, Cremonese, le rive d'Oglio e Adda, con «Lodi Bergamo Crema Bressa et Mantua con li fiumi et altre circonstantie» [81].

In mancanza di carte e mappe abbastanza precise, una delle principali fonti di conoscenza su strade e itinerari adatti ai trasferimenti bellici era l'esperienza personale dei comandanti, nutrita di conoscenze tramandate oralmente dalle tradizioni delle scuole militari: lo Sforza, il conte di Urbino e i comandanti papali conoscevano bene le strade e le contrade del Regno meridionale e applicavano conoscenze e schemi operativi che erano largamente vulgati tra gli esperti dell'arte bellica. Come osserva Ugo Tucci leggendo le lettere di un ambasciatore veneziano del XVI secolo, anche in mancanza di carte i contemporanei avevano ben chiaro nella loro mente quali fossero le vie adatte per gli eserciti, e quelle praticabili per via terrestre erano poche e generalmente sperimentate.

Un ultimo ma importante elemento che i capitani dovevano tener presente nella scelta degli itinerari era la "reputazione", che imponeva di scegliere strade maestre e non tracciati secondari: optare per le vie minori sarebbe stato considerato segno di viltà e di timore. Quando Ferrante d'Aragona progettò di intraprendere un percorso secondario per raggiungere la Puglia, Francesco Sforza lo sconsigliò con forza: occorre fare la via larga dal Molise, scrisse, per non dare l'impressione che i ribelli abbiano conseguito il completo controllo sulla viabilità del Regno. Sovente si usava l'accorgimento di far viaggiare con gran pompa per le strade maestre le compagnie meglio allestite e dotate, e al contrario si avviavano per strade secondarie, alla spicciolata, quelle più malandate e fruste.

Alla limitatezza e la difficoltà degli itinerari terrestri si contrapponeva il grande vantaggio che derivava agli eserciti dal poter scegliere il trasporto per via d'acqua [82]. Come abbiamo visto, per il

[80] Riprodotta in R. ALMAGIÀ, *Monumenta Italiae cartografica. Riproduzione di carte generali e regionali d'Italia dal sec. XIV al XVIII*, Firenze 1929, 9, carta VIII.

[81] L. BELTRAMI, *Il castello di Milano sotto il dominio dei Visconti*, Milano 1894, pp. 114-115.

[82] Anche questa è una soluzione di «lunga durata»: cfr., ai due poli cronologici delle nostre argomentazioni, un cenno di P. RACINE, *Poteri medievali e percorsi fluviali*, in *Vie di comunicazione e potere* ... cit. e G. PARKER, *La rivoluzione militare* ... cit., p. 123.

Piccinino era stato decisivo poter caricare i bagagli voluminosi su una nave veneziana a Fano perché il resto dell'esercito braccesco si era inoltrato per le strade poco agevoli della litoranea: non solo si era mosso con maggiore facilità ma essendo senza bagagli aveva potuto contare su un numero maggiore di alternative nella scelta del percorso. Il trasporto per via fluviale o marittima di uomini o di bagagli rappresentava un vantaggio considerevole e aumentava la velocità. Anche nelle lunghe settimane di sosta in Abruzzo la disponibilità di navi giovò molto al Piccinino: con le vele armate di cui disponeva, poteva sorvegliare dal mare le strade litoranee e sorprendere i suoi avversari se avessero deciso di riprendere la marcia verso il Reame. Questo fatto impensieriva molto i capitani sforzeschi, consapevoli che per penetrare in Puglia o in Campania dovevano superare l'ostacolo di Pescara rischiando di essere intercettati e «disfatti». Più in generale, in questa lunga guerra che convogliò nel Regno meridionale gli eserciti di mezza Italia, i trasporti marittimi ebbero grande rilevanza, poiché le comunicazioni tra Tirreno e Adriatico – ancora nel XVII secolo – erano affidate più alle navi che alle vie terrestri [83]. Sul teatro campano della guerra, gli spostamenti di milizie per mare erano all'ordine del giorno: a Gaeta, su una sola imbarcazione venivano caricati fino a 270 cavalli per volta, e il percorso marittimo, se il tempo era propizio, era giudicato preferibile alla via terrestre di Fondi. Queste opportunità furono utilizzate sia dagli aragonesi sia dai loro nemici, a seconda della possibilità di controllare i porti e le marine.

Al contrario, il guado dei fiumi continuava a rappresentare una delle maggiori insidie nei grandi spostamenti di milizie [84]: molti condottieri e soldati perdevano la vita in queste traversate, che rap-

[83] G. GALASSO, *Il Regno di Napoli* ... cit., p. 792; F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* ... cit., pp. 293, 297-298. In particolare, per questa impresa, E. NUNZIANTE, *I primi anni di Ferdinando d'Aragona* ... cit., *passim*.

[84] U. TUCCI, *Credenze geografiche e cartografia* ... cit., p. 65. Il condottiero Marcantonio Torelli racconta in una lettera del passaggio sul Panàro della sua compagnia d'armi in transito dal ducato di Milano verso la Romagna. Alle operazioni assai laboriose e rischiose assiste una frotta di contadini bolognesi, immobili sulle rive a godersi lo spettacolo. D'un tratto, il passaggio si fa critico, e i paesani vengono esortati a viva voce dai soldati affinché diano aiuto, ma non muovono un dito. Però, quando il destriero di uno dei capisquadra annega travolto dalle acque si affrettano a recuperare il cadavere e rubano le preziose borse che portava: ASMi, SPE 158, Cristoforo Torelli, 15 giugno 1459.

presentavano peraltro un pericolo per tutti i viaggiatori, specialmente in occasione delle grandi piogge autunnali [85]. Il trattato trecentesco di Guido da Vigevano dedica alcuni capitoli agli apprestamenti per il passaggio di milizie sui fiumi [86], e nella sua *Arte della guerra* in versi, il Cornazzano indica una serie di accorgimenti per superare questo momento critico del viaggio militare [87]. Gli ingegneri militari lombardi e veneti – gli stessi che si occupavano di vaste sistemazioni idrauliche nel territorio – avevano maturato notevoli capacità nel trasferire e costruire rapidamente ponti e attracchi mobili da un punto all'altro dei fiumi [88], ma occorreva disporre di maestranze numerose, e se ciò era relativamente facile per le milizie che si spostavano nel proprio dominio, restava difficile al di fuori; comunque il passaggio di fiumi in piena era sempre un'impresa difficoltosa e arrischiata: nel 1437 il Gattamelata, uno dei capitani più ardimentosi e fantasiosi, fece costruire un ponte di barche sull'Adda per far passare le milizie venete, ma una piena improvvisa del fiume fece fallire il tentativo [89]. Nel famoso passaggio del Chienti ricordato più sopra il Piccinino fu aiutato dalle comunità e dalle autorità del luogo, che lo condussero su un punto di guado sicuro e senza rischi, assistendolo materialmente nella tra-

[85] Cfr. ad es. *Carteggio degli oratori mantovani dalla corte sforzesca*, vol. VII, a cura di M.N. Covini, Roma 1999, n. 282, 1467 ottobre 10; vol. VIII, a cura della stessa, n. 34, 1469 ottobre 18.

[86] Edizione in *Le macchine del re. Il texaurus regis Francie di Guido da Vigevano*, a cura di G. Ostuni, Vigevano 1993, cfr. specialmente le pp. 137-149.

[87] Antonio da Cornazzano, *Arte militare* ... cit., c. 27: non sempre è consigliabile tentare il guado. Quando è indispensabile occorre allestire una squadra a monte che «taglia» l'acqua, e un'altra a valle che può recuperare chi venisse travolto dalle acque. Spiega inoltre come costruire ponti di navi o di botti collegate insieme e assicurate con corde.

[88] Cfr. vari esempi nei carteggi sforzeschi: nel 1467, dopo aver posto l'assedio ad alcuni castelli savoini, una «frotta» di ingegneri ducali si raduna sul Ticino a Sesto Calende, mentre a Golasecca sono giunte le nave *ceppate* e tutto l'occorrente per fare un ponte «volando»: lo scopo è caricare le bombarde in nave e condurle a Pavia con pietre, legnami e tutto l'occorrente (ASMi, *Autografi* 88, 7 novembre 1467). Un anno dopo, sul Po, le stesse bombarde partono da San Giacomo presso Pavia per essere condotte a Brescello, contro i Da Correggio. Nell'estate del 1476, dovendo trasferire rapidamente truppe cariaggi e bombarde in Piemonte, il duca fa prendere ai porti di Arena e *Pisarelli* i doppi ponti di barche là collocati, e li fa rapidamente trasferire sul confine per fare con corde robuste e attrezzi adatti un ponte di barche su cui deve passare l'esercito (ASMi, *Sforzesco, Registri Missive* 123, c. 357).

[89] M. Mallett, *L'organizzazione militare di Venezia* ... cit., p. 125.

versata. I suoi inseguitori impiegarono invece molto tempo essendo in un punto sfavorevole, e dovettero subire perdite gravi di cavalli e bagagli.

6. Le comunicazioni con il centro politico

Nel viaggio del 1460 dalla Romagna al regno di Napoli i comandanti operarono in grande autonomia nelle decisioni circa le necessità del viaggio, nella scelta degli itinerari, così come nelle valutazioni propriamente strategiche. Data la distanza dai centri politici, fu compito esclusivo dei comandi militari stabilire o con la forza, o con la persuasione, o col negoziato, o col denaro, forme di collaborazione col paese dirette non solo a soddisfare i bisogni vitali delle compagnie in transito – l'accesso all'acqua potabile, il pane per i soldati e il foraggio per i cavalli – ma anche dirette ad ottenere informazioni su strade e percorsi, assoldare spie per controllare i nemici e guide per individuare i tragitti più agevoli e sicuri, ottenere armi e artiglierie supplementari per surrogare armamenti insufficienti, assoldare contingenti di manodopera locale indispensabile per acconciare strade e creare passaggi.

Questo ampio grado di autonomia derivava da considerazioni realistiche: il duca di Milano sapeva di non avere risorse sufficienti per sostenere a dovere il viaggio e l'impresa, e d'altro canto sapeva che occorreva riconoscere ai condottieri *reputazione* e autorità. La trasmissione di direttive a due capitani del rango di Alessandro Sforza e Federico d'Urbino, che erano anche signori di piccoli stati satelliti dei duchi di Milano, non poteva essere affidata a toni troppo perentori. È raro che le lettere da Milano esprimano critiche aperte, ed è evidente la preoccupazione del principe di moderare al massimo le interferenze, al punto di fingere di ignorare le pesanti accuse dei suoi commissari a proposito degli eccessivi indugi dei capitani, e delle loro mancanze nel cogliere occasioni propizie e decisive [90]. Francesco Sforza evitò di intromettersi nelle pesanti divergenze tra i signori di Pesaro e Urbino anche in momenti di contrasto molto aspro, quando si temeva una defezione di Federico da Montefeltro e i commissari segnalavano senza mezzi termini il suo atteggia-

[90] ASMi, SPE 203, lettere dei primi di luglio di Simone da Spoleto, Gentile della Molara, Giovanni Bianco, con pesanti accuse soprattutto verso il conte di Urbino.

mento ipocrita e denigratore. Il duca si limitava, con la sua esperienza delle strade e dei passi dell'Italia centromeridionale, a dare qualche buon consiglio, ricordando che in guerra un passaggio insidioso spesso si risolve cogliendo una occasione propizia, e magari ricorrendo all'inganno o alla corruzione [91].

Inoltre il punto di vista "milanese" sulle decisioni da prendere non coincideva sempre con quello dei capitani che erano sul posto: un esempio di questa divergenza di vedute si ebbe alla fine di aprile, quando il duca, sollecitato da richieste molto pressanti, si rassegnò a compiere uno sforzo particolare stanziando una somma considerevole, che volle destinare ad un aumento delle condotte. I comandanti ne furono molto contrariati, sia perché giudicarono insufficiente lo stanziamento in rapporto ai bisogni, sia perché avrebbero preferito foraggiare meglio i soldati già arruolati piuttosto che impiegarne di nuovi. Da tre anni, scrivevano, siamo alle costole del Piccinino, tre anni in «lochi caristiosi», con grandi spese e pochi vantaggi, scalzi e nudi, privi di ogni cosa: di pennacchi, lance, tende, attrezzi [92]. Il duca, da ex-condottiero, era ben consapevole di questa generale penuria che generava sconforto e demotivazione, ma sapeva altresì di non avere i mezzi per prendere provvedimenti risolutivi.

Se gli Sforza erano lontani e assillati dal problema del denaro, anche le altre potenze coinvolte si limitarono ad adottare misure di sostegno modeste, tecnicamente limitate in proporzione alla distanza, talvolta francamente inconsistenti: il che spiega il persistere di forme di autosostentamento e l'importanza del bottino come mezzo insostituibile per ridare animo ai soldati. La frammentazione delle regioni soggette al re di Napoli era accentuata dal senso di precarietà provocato dalla ribellione baronale, ma anche i centri della Marca e i vicariati papali non fornirono all'esercito in marcia tutti quegli aiuti che sarebbero stati necessari, seguendo in questo istanze particolaristiche e localistiche più che obbedire a logiche e direttive provenienti da Roma, da cui non promanava una direzione politica coerente e uniforme. Ma al di là delle contingenze di un quadro politico sfavorevole all'impresa, la grande autonomia dei capitani era la norma: anche nell'organizzazione militare lo stato rinascimentale è "leggero", per usare un aggettivo con cui di recente Giuseppe Petralia ha sintetizzato il senso delle ricerche di questi anni sugli apparati di governo e di amministrazione degli stati [93]. È uno stato che arriva dove può, con capacità organizzative limitate, poteri di comando consapevolmente deboli.

[91] Cfr. ad es. la minuta ducale del 9 maggio 1460, *ivi*, poi del 24 e varie altre dei primi di luglio.

[92] *Ivi*, varie dei primi di maggio.

C'è tuttavia un settore logistico che i nostri carteggi mostrano organizzato in modo eccellente, ed è il sistema informativo sforzesco. Fissando il campo a Pescara il Piccinino aveva provocato una rottura delle comunicazioni interne del Regno, già sconvolte dalla ribellione baronale: tanto è vero che Alessandro Sforza ignorò a lungo la rotta di Sarno, mentre in Lombardia la notizia giunse presto, e rimbalzò in Abruzzo da Milano. Al contrario i collegamenti con Milano continuarono a funzionare con sorprendente efficacia. Il governo milanese aveva posto grande cura nell'allestire un sistema postale con tappe ravvicinate e con stazioni di posta create ad hoc a Santa Maria di Loreto, al ponte di Fermo, a Colonnella, e poi a Pesaro, dove si ricongiungeva con il sistema delle poste ordinarie, che in tempi normali funzionava egregiamente [94]. Anche il sistema spionistico era in piena efficienza e talvolta intercettava le comunicazioni del Piccinino e forniva informazioni decisive. Se a Milano non arrivavano notizie fresche e abbondanti, ciò era imputabile solo alla negligenza dei capitani: con quel che ho speso per organizzare le poste – scrive Francesco Sforza – voi non mi scrivete abbastanza, e qui non arrivano notizie fresche dall'Abruzzo [95].

Oltre che dal sistema postale, le comunicazioni tra il campo e la Lombardia erano assicurate da un movimento pendolare intenso e regolare di commissari e famigliari ducali, che viaggiavano incessantemente tra Milano, l'Abruzzo e il campo del re in Terra di Lavoro, secondo schemi operativi largamente sperimentati nel livello intermedio della diplomazia sforzesca: quello dei famigli caval-

[93] G. PETRALIA, *«Stato» e «moderno» in Italia e nel Rinascimento*, in «Storica», 8 (1997), pp. 7-48.

[94] Qualche cenno all'impianto delle poste sforzesche nell'Italia centrale è in C. FEDELE, *Strade postali nelle Marche (secoli XVI-XIX)*, in *Le strade delle Marche* ... cit., p. 1033. Sull'organizzazione delle poste e dei corrieri, a partire da una base documentaria simile e talvolta coincidente con quella qui utilizzata, rinvio allo studio di F. SENATORE in questo volume. In generale, sulla lunga durata della lentezza dei viaggi postali e dei corrieri, F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* ... cit., pp. 379-395; sui tracciati postali in Italia, J. DAY, *Strade e vie di comunicazione* ... cit., pp. 89-93; sulle poste napoletane, G. GALASSO, *Il Regno di Napoli* ... cit., pp. 796-797.

[95] ASMi, SPE 203, 6 maggio 1460.

canti e dei fiduciari [96], tra cui il duca contava parecchi collaboratori antichi e sperimentati. In questa impresa furono attivi Giorgio d'Annone, Giovanni Caimi, Francesco da Cusano, Gentile della Molara, Simone da Spoleto e Giovanni Bianco. I loro dispacci, spesso cifrati, forniscono un quadro degli sviluppi della spedizione molto più perspicuo di quanto non risulti dalle missive reticenti e giustificative dei capitani, e non mancano gli spunti fortemente critici e le analisi spassionate dei reali motivi degli indugi.

Le comunicazioni insomma furono predisposte con un'efficacia al limite delle possibilità tecniche e finanziarie del tempo, poiché ricalcavano strutture ben organizzate anche in tempo di pace: il sistema dei cavallari e la mobilità degli ambasciatori [97]. Se gli eserciti erano lenti e affaticati da molti ostacoli, al contrario la notizia – anche in questo carteggio – è «una merce di lusso», che viaggia per vie privilegiate e particolarmente veloci [98].

7. «*Vivere del paese*»

Molte delle caratteristiche salienti dell'*Italian warfare* nel Quattrocento, osserva Michael Mallett, derivano dalle difficoltà del vettovagliamento, che veniva organizzato sul posto: la necessità di vivere di rifornimenti locali e la rapidità con cui questi si esaurivano costringeva gli eserciti a spostarsi in continuazione [99]. Sulla stessa

[96] Su questo livello formalmente inferiore alla "grande" diplomazia, ma operativamente molto efficace, cfr. F. Leverotti, *Diplomazia e governo dello stato*, Pisa 1992.

[97] Sulle tecniche di trasmissione della corrispondenza diplomatica, ha fatto alcune osservazioni di carattere generale B. Figliuolo, *L'ambasciatore residente fiorentino a Napoli dalle origini alla morte di Ferrante d'Aragona (1482-1484). Vita quotidiana e prassi cancelleresca*, relazione al seminario di studio «Forme delle relazioni internazionali nel Medioevo», a cura del Centro per gli Studi di Politica Estera e Opinione Pubblica (Milano 27-28 novembre 1998). La velocità dei corrieri è anche il termine di paragone usato per segnalare la velocità inusitata di un esercito: il Piccinino, finalmente in viaggio verso la Campania, «fa giornate da cavallaro». Cfr. anche la tabella delle velocità di N. Ohler, *I viaggi* ... cit., p. 150. Anche Commynes commisura il viaggio dell'esercito francese alla velocità degli ambasciatori: Ph. de Commynes, *Memorie* ... cit., p. 426.

[98] F. Braudel, *Civiltà e imperi* ... cit., p. 390. Cfr. anche J. Meyer, *États, routes, guerre et espace* ... cit., pp. 167-198.

[99] M. Mallett, *Signori e mercenari* ... cit., p. 144. Cfr. anche varie osservazioni sulla mobilità militare a pp. 186-196.

linea di ragionamento è anche Philippe Contamine: «Selon une opinion couramment admise par les historiens, les armées, pendant les derniers siècles du Moyen Age, auraient, en campagne, principalement vécu sur le pays» [100]. In rapporto al numero di persone in movimento – nota Contamine – le esigenze annonarie di un esercito in viaggio erano paragonabili a quelle di una media città: ma a differenza di quello, una città si appoggiava a vari sistemi di rifornimento, di solito scelti fra i più convenienti per vicinanza o comodità, mentre l'esercito doveva in qualche modo inventarli e surrogarli, e lo faceva usando tutti i mezzi possibili, pacifici o violenti [101]. Ancora nel XVII secolo, nonostante la presenza di appaltatori militari che provvedevano ai bisogni dell'esercito, spiega Geoffrey Parker che «gli eserciti in marcia di norma si assicuravano il cibo e gli altri rifornimenti di cui avevano bisogno dalla popolazione civile che incontravano sul loro cammino», talora con la forza e le minacce, talora con la persuasione e lo scambio [102]. Anche Piero Pieri, a suo modo, condivideva quest'idea, che egli incorporava nel concetto atemporale della «guerra logoratrice». Tuttavia, la trattazione del nostro maggior storico di cose militari privilegia il momento nobile del fatto d'arme, mettendo talvolta in secondo piano un sottofondo più prosaico ma più cogente per la pratica bellica: le tappe lente e difficoltose, le lunghe soste, gli sforzi dedicati ai trasferimenti e al reperimento di risorse scarse e facili ad esaurirsi [103].

Come spiegano gli storici dell'organizzazione militare tardomedievale, nel Quattrocento gli stati non lesinarono gli sforzi nel tentativo di migliorare l'organizzazione logistica delle imprese

[100] Ph. Contamine, *Guerre, état et société* ... cit., p. 123.

[101] *Ivi*, p. 332. Cfr. analoghe considerazioni di G. Parker, *La rivoluzione militare* ... cit., pp. 122-123.

[102] *Ivi*, p. 109.

[103] P. Pieri, *Il Rinascimento e la crisi militare italiana*, Torino 1952. Sulla «strategia logoratrice» cfr. ad es. pp. 285-291. Sui limiti della sua ricerca, cfr. ad es. A. Barbero, *L'organizzazione militare del ducato sabaudo durante la guerra di Milano (1449)*, in «Società e storia», 71 (1996), p. 3. A volte il Pieri sembra attribuire grande valore tattico a movimenti di truppe che in realtà (come si legge con chiarezza nei commenti dei cronisti contemporanei) erano determinati non tanto da manovre intese a sorprendere il nemico, ma da mere necessità di spostarsi per rimediare all'esaurimento di foraggio e viveri nella regione attraversata: si possono confrontare ad es. le lucide pagine di Cristoforo da Soldo sulla battaglia della Riccardina (1467) con la ricostruzione enfatica del Pieri, *Le milizie sforzesche*, in *Storia di Milano*, VIII, Milano 1958, pp. 837-839.

militari. Ne sono testimonianza i regolamenti emanati per rendere più ordinato e disciplinato il transito di convogli militari e limitare i danni provocati alle popolazioni civili, accordando o negando il passo, organizzando e fornendo servizi, cercando di sorvegliare oculatamente le operazioni di trasferimento [104]. In particolare si cercava di limitare il saccomanno, ossia la ricerca personale di foraggio per i cavalli, che era all'origine di gravi disordini [105]. Ma i mezzi erano scarsi e le pratiche comuni erano dure da sradicare: l'abitudine di «vivere del paese» generava un atteggiamento parassitario e distruttivo che accompagnava i soldati anche quando si spostavano per ragioni non strettamente belliche [106]. Ancora al tempo delle guerre

[104] Cfr. ad es. oltre agli scritti di Mallett e Contamine citati sopra, anche CH. ALLMAND, *La guerra dei Cent'Anni* ... cit., p. 147; sulle modalità della *prise, ivi*, pp. 127-133; A. BARBERO, *L'organizzazione militare del ducato sabaudo durante la guerra di Milano* ... cit., p. 13-14.

[105] Vediamo in un'altra sezione dei carteggi sforzeschi i provvedimenti presi dalla città di Bologna e dai signori di Romagna nell'aprile del 1455 in occasione del transito di una grande compagnia milanese (2000 cavalieri e 1000 fanti in transito verso l'Italia centrale per combattere Giacomo Piccinino e altri condottieri sbandati). Le autorità di Bologna mandarono a scortare il convoglio due gentiluomini del reggimento, i quali, lungo la strada Romea, con atteggiamento amichevole ma fermo, seguirono passo passo il convoglio per impedire agli uomini d'arme di invadere i campi circostanti e fare, come si usava, il saccomanno di foraggio. Solo a tratti, di notte, i due commissari, previe intese con i contadini, permettevano ai soldati di tagliare l'orzo e la biada ancora verdi in quantità sufficienti, curando che non si allontanassero dal tracciato della strada. Si noti in questo l'analogia con le antiche consuetudini tedesche per i viaggiatori a cavallo: N. OHLER, *I viaggi* ... cit., p. 170. In seguito, le genti d'arme in marcia furono temporaneamente alloggiate nelle campagne di Bologna, Imola e Cotignola, e le autorità bolognesi ripartirono accuratamente la fornitura di alloggiamenti e viveri e compilarono un tariffario minuzioso che fissava i prezzi dei vari generi alimentari e dei foraggi. Questi provvedimenti furono accolti con aperte proteste dai soldati, sia per il cambio esoso della moneta locale sia per i prezzi esorbitanti rispetto a quelli della Lombardia. Un'altra lamentela derivava dalla penuria di approvvigionamenti, specialmente di foraggio adatto ai cavalli: essendo sorvegliati a vista, i soldati aspettavano la notte per andare di nascosto a tagliare il frumento ancora verde. Tutti questi problemi sarebbero stati superati con una maggiore disponibilità di denaro: ma al contrario, le prestanze ricevute in Lombardia erano esigue e presto erano finite, e i soldati in transito si lamentavano a gran voce dei proprietari e dei contadini: dobbiamo pur mangiare, bere, trovare legna per scaldarci. Per questa campagna rinvio a M.N. COVINI, *Milano e Bologna dopo il 1455. Scambi militari, condotte e diplomazia,* atti del convegno «Condottieri e uomini d'arme nell'Italia del Rinascimento (1350-1550)» a cura dell'Assessorato alla cultura del Comune di Lucca (Lucca, 20-22 maggio 1998), in corso di stampa.

[106] Nel ducato sforzesco ogni primavera i soldati ducali si dirigevano da tutto il

d'Italia si leggono descrizioni di spedizioni militari in cui l'approvvigionamento dei viveri essenziali e l'acquartieramento durante il viaggio erano dominati dall'improvvisazione. I carteggi sforzeschi narrano che nell'agosto 1494, mentre attendevano di ricongiungersi all'armata di Carlo VIII proveniente dalla Francia, le compagnie milanesi del conte di Caiazzo e di Francesco Sforza si radunarono a Ponte d'Enza, tra Parma e Reggio, in preparazione di una *cavalcata* nel Bolognese e in Toscana contro il re di Napoli e il papa. A parte qualche provvedimento per reperire gli alloggi, non era stato preparato un sistema di rifornimenti adeguato [107], e le genti d'arme si abbandonarono a licenze gravissime nel proprio stesso paese, procurando danni a persone e a beni, «sì in sacomanare li feni, sì in taliare li arbori e avitati e fructiferi e non, sì in saccomanare le case e moline, in toliere le biave, panni, lecti et infine le vellete di testa a le done, e bestiami, e fare altre insolentie e danni, come se fusseno inimici» [108]. E il peggio non era ancora arrivato: i paesi e le popolazioni piacentine subirono affronti ancora più violenti quando transitarono le genti francesi di Carlo VIII, e alle requisizioni forzose si abbinarono episodi di brutalità e violenza in un grado mai sperimentato fino a quel momento [109]. Il transito per l'Italia dell'esercito e delle artiglierie dei Valois, nonostante il denaro destinato all'impresa e la felice riuscita del passaggio alpino attraverso il Monginevro, fu funestato da situazioni critiche, e – secondo

dominio verso Milano per festeggiare l'apertura della stagione delle guerre: nonostante la breve durata del viaggio, il loro transito lasciava uno strascico di lamentele per i danni, gli abusi, i soprusi e le piccole angherie a danno di contadini, proprietari e comunità: i duchi emanavano ammonizioni e regolamenti assai ripetitivi, che cercavano di limitare queste pratiche peraltro profondamente radicate nella mentalità dei soldati. Si raccomandava di fare tappe di almeno 15 miglia al giorno, di non chiedere più del necessario, di risparmiare le proprietà di ecclesiastici e cittadini: cfr. M.N. COVINI, *L'esercito del duca* ... cit., p. 384.

[107] In proposito cfr. le fitte e allarmate lettere del responsabile degli alloggiamenti, Lorenzo da Mozzanica, in ASMi, SCI, 1174, da agosto a ottobre, oltre alla corrispondenza delle autorità locali che riferisce vari problemi insorti in tutto il territorio fra Parma e Piacenza.

[108] *Ibidem*, 15 agosto, e varie di ottobre 1494. A Fiorenzuola il bastardo di Bourbon era entrato con la compagnia intera dentro la terra, addirittura con i soldati armati di balestre cariche, penetrando fin nelle case dei cittadini contro ogni consuetudine lombarda, che prevedeva gli alloggiamenti nel territorio: Lorenzo da Mozzanica, 3 ottobre 1494.

[109] PH. DE COMMYNES, *Memorie* ... cit., p. 409: tali comportamenti, osserva severamente il signore di Argenton, erano fonte di disordine e tali da annullare la buona disposizione delle popolazioni italiane verso i francesi.

Philippe de Commynes, osservatore attento e non indulgente – da molta impreparazione e da una grave insufficienza dei servizi di approvvigionamento: «mancavano tutte le cose necessarie a una così grande impresa» [110]. Se Sarzana fosse stata meglio fornita dai Fiorentini, spiega Commynes, nell'ottobre del 1494 Carlo VIII sarebbe stato fermato facilmente, poiché il paese era sterile e montagnoso e la stagione inclemente. Il resto del viaggio fu facilitato dalla "gagliardia" dei francesi, ma anche dalla collaborazione prestata dalle città toscane e dagli aiuti entusiasti degli italiani che desideravano "novità" [111]. Un anno più tardi, la marcia di rientro dal Regno meridionale dei 40 mila soldati di Carlo VIII annoverò violenze e soprusi gravissimi [112] ma si svolse con minori difficoltà, grazie a due fattori che facilitarono il transito verso le frontiere: l'abbondanza di denaro e la fama di vincitori [113].

[110] *Ivi*, p. 382.

[111] *Ivi*, pp. 409-412 e P. PIERI, *Il rinascimento e la crisi militare italiana* ... cit., p. 332. Cfr. anche altre testimonianze citate da U. TUCCI, *Credenze geografiche e cartografia* ... cit., p. 61.

[112] Suscitando grande odio e reazioni incontrollate, come scrive il 7 febb. 1495 l'oratore mantovano a Milano: «Dicesi che per Roma se vede ogni dì qualche membro in terra taliato a franzosi, et che se non fussino acompagnati fora quelli che gli sono restati, tutti seriano taliati a pezi per li mali deportamenti suoi». La citazione è dal volume relativo al 1495-98 del *Carteggio degli oratori mantovani dalla corte di Milano* (in preparazione), a cura di A. GRATI-A. PACINI, che ringrazio per avermi fornito il testo.

[113] I carteggi sforzeschi offrono ancora qualche utile informazione: il 5 luglio 1495 Giovan Francesco Pallavicino scrive al duca di Milano dalla sua terra parmense di Zibello raccontando i progressi dell'armata francese che attraversava la Lunigiana. Il campo dei Francesi, racconta il Pallavicini, scarseggia di vettovaglie, ma i comandanti ottengono l'aiuto dalle comunità locali alternando minacce e offerte di denaro. I Francesi danno due scudi per un barile di vino, un carlino per 10 pagnotte, e altrettanto bene pagano la mano d'opera di cui hanno bisogno per trasportare i 60 pezzi di artiglieria da campagna, quelli che avevano facilmente conquistato castelli e terre del regno di Napoli. Quantunque i paesani siano fedeli a Milano, soggiunge il Pallavicini, temono di perdere il raccolto del grano che è quasi maturo e di vedersi rubare il bestiame, e allora, un po' per paura, un po' per avidità di guadagno, accorrono a frotte dalla Valmozzola, da Varsi, da Vianino, dalla terra pallaviciniana di Varano Melegari e giungono al campo per vendere vettovaglie e fare qualche buon affare. Allo stesso modo si giustificano con il duca altri feudatari e signori: i Landi, i Torelli e ancor più i marchesi Malaspina che un anno prima avevano colto l'occasione della calata delle armate francesi per regolare tra di loro alcune vecchie pendenze: lettere da ASMi, SCI, 1175. I prezzi delle derrate si possono confrontare con un tariffario francese ripreso da ALBERTO DA

In altre imprese coeve furono adottati provvedimenti più razionali e prudenti per garantire agli eserciti in movimento dei rifornimenti regolari, con l'organizzazione di forme di prelievo ordinate e meglio distribuite, e con la predisposizione di tariffari e calmieri tali da invogliare i mercanti a offrire le loro merci. Alcune campagne del re di Francia Luigi XI erano precedute da preparativi meticolosi che miravano a distribuire i rifornimenti su spazi sufficientemente grandi, alternando nel tempo le aree di prelievo e introducendo una disciplina più rigorosa per limitare i grandi inconvenienti derivanti dai costumi predatorî dei soldati [114]. Anche i signori e le città italiane avevano maturato delle buone tecniche di assistenza al viaggio, che all'occorrenza sapevano usare molto bene, come riconosce anche il Commynes nonostante i suoi pregiudizi antitaliani [115]. Durante la guerra di Ferrara funzionavano dei centri mobili di lavorazione del pane ed erano allestiti servizi logistici tali da assistere gli spostamenti di milizie e le operazioni militari in modo meno aleatorio che in passato. Fu soprattutto nel XVI secolo, con le dimensioni gigantesche dell'impero spagnolo e l'allargarsi dell'area bellica, che i servizi di assistenza ai trasporti fecero progressi; alcuni specialisti del viaggio militare divennero insostituibili, come quel Francisco de Ibarra che organizzò per Filippo II la spedizione nelle Fiandre del 1566 [116].

Un'operetta che testimonia se non gli effettivi progressi dell'organizzazione italiana dei viaggi militari, almeno una crescente consapevolezza della necessità di progettare a tavolino le alternative di percorso e le soluzioni di alloggiamento, è conservata in un codice manoscritto della Braidense. In questo *Itinerario militare* scritto tra il 1496 e il 1519 l'ingegnere lodigiano Alberto Vignati da Lodi trasfonde la migliore tradizione italiana dell'organizzazione della logistica militare: l'autore cerca di mettere a frutto le cognizioni che aveva acquisito operando nell'ambiente delle intendenze militari prima sforzesche e poi francesi, per metterle a disposizione dei capitani che avessero avuto necessità di organizzare

VIGNATE, *Itinerario militare*, in BIBLIOTECA NAZIONALE BRAIDENSE, *ms. AG.XI.42*, autografo, c. 47 (corretto in 48): uno scudo per un moggio di pane, 50 soldi la brenta di vino, un soldo e tre denari per una *libretta* di carne di vitello ecc.

[114] PH. CONTAMINE, *Guerre, état et société à la fin du Moyen Age* ... cit., p. 123 e ss., 140, e cap. XI, p. 320 e ss.

[115] Cfr. l'introduzione di C. DAVISO all'edizione italiana cit., p. XLVI.

[116] F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi* ... cit., pp. 398, 1114-1115.

spostamenti verso luoghi e province sconosciuti [117]. L'ampio repertorio del Vignati descrive gli itinerari militari che si diramano dalla Lombardia e che raggiungono varie parti d'Italia e d'Europa – dalla Galizia all'Ungheria, dalla Scozia all'Albania – segnalando le opportunità di procurare alloggi, stalle per i cavalli, vettovaglie e foraggio lungo la via diretta oppure facendo piccole deviazioni nelle immediate vicinanze, in modo da individuare un'area sufficientemente estesa e tale da fornire il necessario con comodità e senza ristrettezze. Il Vignati fornisce varie alternative di percorso adatte agli eserciti, poiché – egli sostiene – il viaggio militare per sua natura è soggetto a vincoli e a imprevisti non differibili: ad esempio, un capitano può avere necessità di trasferire le sue milizie «da Lodi a Otranto», senza passare né da Roma né da Napoli, seguendo la costa adriatica. Ogni itinerario proposto reca le distanze in miglia di località in località, e ad ogni centro abitato – terra, villaggio o città – è abbinato un coefficiente numerico che indica, luogo per luogo, una sorta di capacità ricettiva espressa in "cavalli": Lodi, ad esempio, città natale del Vignati, «alozaria per cavalcata» 400 cavalli, i suoi borghi altri 30; ma deviando «a dritta, mîo uno» si aggiungevano gli 80 cavalli di Maleo, gli 8 della Cascina Biraga, e via dicendo [118]. Il coefficiente dei "cavalli" era un'eredità dei *compartiti* sforzeschi (alcuni dei quali sono trascritti nell'*Itinerario*), che erano elaborati secondo il doppio criterio delle "teste" e delle "proprietà" complicato da correttivi che valutavano sia fatto-

[117] ALBERTO DA VIGNATE, *Itinerario militare* ... cit. Il trattato fu iniziato sotto Ludovico Sforza e compiuto al tempo di Francesco I «per me Alberto Vignatense lodegiano regio commissario generale de le reparationi de le fortezze del prelibato et cristianissimo re in lo dominio de Milano». Nel proemio il Vignati prende le mosse dall'invito di Cicerone a rendersi utili agli altri con il proprio ingegno: avendo composto molti itinerari, scrive, li ho radunati in questo codice «in modo de una operetta» per utilità dei principi e dei loro capitani deputati sopra gli eserciti, che stando nelle loro camere potranno situare e alloggiare gli eserciti anche in luoghi e province che non conoscono. Comincio da Lodi, mia patria, e avverto che indico i luoghi che si trovano sulla strada maestra, e anche altri luoghi che non sono su quella ma che si raggiungono facilmente *a man dritta o a man stanca* «per sapere la distantia de l'uno a l'altro allogiamento et esser più prompto».

[118] *Ivi*, c. 52. Delle grandi città, come Parigi, Orléans, Rouen, Londra, Lione l'itinerario fornisce descrizioni sommarie e una quantità di dati numerici, come il numero di abitanti o la circonferenza delle mura, tratta da misure empiriche, prese di persona dall'autore durante la sua attività di ingegnere militare: *ivi*, cc. 157, 160-161. Cfr. l'edizione di alcuni brani del trattato in L. BELTRAMI, *Description de la ville de Paris*, Milano 1889.

ri permanenti – la fertilità o sterilità del paese – sia contingenti: incendi, alluvioni, carestie, esenzioni [119].

Il voluminoso manoscritto è fitto di misurazioni e di dati numerici che sono indicativi di un complesso di fattori demografici, spaziali, economici tali da esprimere il potenziale di alloggiamento di ciascuna località. Ne risulta un disegno dello spazio europeo considerato come un reticolo di nodi "pesati" che indica le capacità ricettive delle diverse regioni in rapporto alla capacità di ricoverare e alloggiare milizie, prefigurando già tecniche che saranno alla base di organizzazioni complesse come la logistica della «via spagnola» dopo il 1566 [120]. Con la sua esuberanza di numeri e dati, lo scritto del Vignati potrebbe essere tradotto, oggi, in un modello matematico reticolare tendente a ottimizzare i percorsi e massimizzare le opportunità di rifornimento [121]. Non è solo una collezione di tracciati stradali [122], ma uno strumento pensato per assistere i capi militari nella programmazione dei trasferimenti in modo che il peso degli alloggiamenti e delle forniture di viveri e servizi potesse essere distribuito su una porzione di territorio abbastanza ampia da garantire rifornimenti sufficienti e adeguati a un esercito in transito e superare la pratica tradizionale di «vivere del paese» con tutte le conseguenze negative che essa comportava: l'indisciplina, le vessazioni e le sperequazioni sulle terre e popolazioni interessate dal transito. Il Vignati cercava di corrispondere a esigenze e necessità che si manifestavano in modo sempre più urgente col rapido accrescimento delle forze impiegate nelle campagne militari al tempo delle guerre d'Italia [123].

[119] Alcuni cenni a questi criteri in M.N. COVINI, *«Alle spese di Zoan villano»: gli alloggiamenti militari nel dominio visconteo-sforzesco*, in «Nuova rivista storica», 76 (1992), pp. 1-56, p. 13.

[120] Studiata da G. PARKER, che riprende la questione anche in IDEM, *La rivoluzione militare* ... cit., p. 123.

[121] Sulla concettualizzazione delle reti di città come modello utile a rappresentare lo spazio nell'epoca preindustriale, cfr. G. DE MATTEIS, *Il tessuto delle cento città*, in *Geografia politica delle regioni italiane*, a cura di P. COPPOLA, Torino 1997, pp. 192-229.

[122] Sulla tradizione degli itinerari medievali di produzione nordeuropea cfr. il contributo di TH. SZABÒ in questo volume.

[123] Cfr. G. PARKER, *La rivoluzione militare* ... cit., cap. I, pp. 41-43. Sulla impressionante mobilità di un ingegnere del Cinquecento addetto alle fortificazioni del dominio di Milano e di altre aree dell'impero asburgico cfr. S. LEYDI, *Le cavalcate dell'ingegnero*, Ferrara 1989.

Nel primo Cinquecento ingegneri, intendenti militari e cartografi si diedero a produrre strumenti operativi al servizio del viaggio militare che si andarono affinando con l'esperienza. Restava tuttavia alle autorità politiche e ai comandanti militari il compito arduo di trovare, di volta in volta e sul posto, le vie più opportune per interagire con la popolazione e per attivare forme di scambio con i centri di governo locale capaci di limitare le pratiche violente e vessatorie del passato.

FRANCESCO SENATORE
Napoli

I DIPLOMATICI E GLI AMBASCIATORI

È necessario ricordare, in apertura, alcune informazioni di base sulla storia della diplomazia europea, per chiarire il titolo di questo intervento. Tradizionalmente, erano definiti *ambaxiatores* o *oratores* soltanto i titolari di missioni diplomatiche limitate nel tempo, personaggi di un certo rango cui era affidata una trattativa ben determinata, al termine della quale essi rientravano in patria. In alternativa a questa forma ufficiale di diplomazia (che in età moderna sarà chiamata "straordinaria") era usuale il ricorso ad agenti inviati all'estero senza formalità, spesso allo scopo di preparare il terreno ad un'ambasceria vera e propria. Per missioni siffatte erano scelti uomini di fiducia, il più delle volte di modesta estrazione: cortigiani, cancellieri, famigli. In Italia, nell'ultimo ventennio del XIV secolo e sempre più frequentemente nel corso del XV, la residenza all'estero di inviati di basso rango venne prolungata, per necessità contingenti, anche dopo l'esaurimento del singolo affare, specialmente tra stati alleati e bisognosi di un contatto continuo e di un continuo scambio di informazioni. Questi inviati – «agenti residenti semiufficiali» nelle parole di Garrett Mattingly [1] – furono i precursori di un nuovo tipo di diplomazia, la diplomazia residente, ovvero quella fondata su una rete di ambasciatori (che saranno chiamati "ordinari") accreditati all'estero non per uno specifico compito, ma per assicurare una rappresentanza stabile e una regolare raccolta di informazioni. Il nuovo istituto nacque e si sviluppò nell'Italia degli stati regionali, si diffuse quindi con lentezza in tutt'Europa nell'età moderna. Nella categoria dei "diplomatici" vanno però compresi, oltre a questi due tipi, sia quei messi (detti

[1] «Semiofficial resident agent», G. MATTINGLY, *Renaissance Diplomacy*, London 1962 (1ª ed. 1955), p. 69. A questa tipologia di inviati corrispondevano, nel ducato sforzesco, i «famigli cavalcanti» (*infra*, nota 21). In altri stati si parlava semplicemente di «homini», famigli, servitori o persone che si trovano in un luogo *per* qualcuno. Per la storia della diplomazia cfr. nota 4 o la voce *Gesandte. Italien* di P. MARGAROLI nel *Lexikon des Mittelalters*, IV, München-Zürich 1989, pp. 1372-1373.

talvolta "lettere viventi") che, privi di libertà d'iniziativa, erano tenuti solamente a recapitare un messaggio orale, sia tutti coloro che ricevevano occasionalmente incarichi di tipo diplomatico: uomini d'arme, araldi, *trombetti*, commissari militari, mercanti, ecclesiastici, spie. Viaggiavano per motivi diplomatici anche i rappresentanti di comunità, signori, privati (si pensi ai condottieri) che non erano titolari di sovranità *stricto sensu*: un'infinità di soggetti politici, come è facile immaginare date le differenti e intricate forme di potere bassomedievali.

Il viaggio per fini diplomatici

Tempi e modalità del viaggio per fini diplomatici sono regolati dall'autorità che invia il suo rappresentante all'estero. Ricevuta l'istruzione, l'inviato deve partire entro un tempo stabilito, che a volte è tenuto a documentare registrando la sua uscita dalla città presso un ufficiale pubblico. Statuti e regolamenti locali stabiliscono l'entità della sua provvigione mensile, il numero delle cavalcature, l'eventuale presenza di un segretario, la tipologia di spese aggiuntive per le quali è possibile chiedere un rimborso, gli obblighi di registrazione delle spese. L'apparato dell'ambasciata è commisurato al rango dell'inviato o all'importanza della missione [2]. Spese non previste dagli usi e dalle normative locali sono a carico dell'inviato: salario di servitori o cancellieri personali, cavalcature aggiuntive, ecc. Anche l'itinerario da seguire è a volte prestabilito, perché si vuole che l'inviato faccia visite di cortesia, o perché è necessario evitare stati non amici. In qualche caso, se la missione è informale e urgente, viene ordinato di viaggiare, senza bagaglio, «batando», come si diceva [3], andando cioè di gran fretta, alla

[2] Nel XIII e XIV secolo, almeno negli stati italiani, non c'è distinzione tra l'inviato diplomatico e l'inviato all'esterno del dominio per altri motivi (commissari militari, ufficiali pagatori, addetti all'annona, ecc.). Cfr. R. FUBINI, *La figura politica dell'ambasciatore negli sviluppi dei regimi oligarchici quattrocenteschi. Abbozzo di una ricerca (a guisa di lettera aperta)*, in «Annali della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Perugia», 16 (1979-1980) [ma 1982], («Materiali di Storia», 4: *Forme e tecniche del potere nella città, secoli XIV-XV*), pp. 33-59.

[3] 'Andare in gran fretta', N. TOMMASEO-B. BELLINI, *Dizionario della lingua italiana*, Torino 1865-79 [d'ora in poi TB], I, sotto voce *battere*. Cfr. *battere le calcagna* 'mettersi a correre', *Grande Dizionario della Lingua Italiana, dir. da Battaglia*, Torino 1961- [d'ora in poi GDLI], s.v. *battere*, § 33.

velocità di un corriere a cavallo, un *cavallaro*. Lungo la strada (è sempre preferita la via di terra a quella di mare), l'inviato alloggia in locande a pagamento: egli farà tappa preferibilmente nei centri urbani che attraversa o in stazioni di posta. L'arrivo a destinazione – e ciò è tanto più valido quanto più solenne è l'ambasceria – è regolato da un cerimoniale simile in tutti i paesi europei. L'inviato fa tappa in una località poco distante e avvisa la sua presenza, richiedendo la prima udienza. L'autorità ricevente, con maggiore o minore solennità (a seconda delle missioni e delle consuetudini locali), manda alcune personalità eminenti (signori, cortigiani, familiari), eventualmente accompagnate da suonatori e giullari, ad accogliere l'inviato, che fa così il suo ingresso ufficiale. In genere, l'autorità ricevente "fa le spese" all'inviato, rimborsa cioè le spese per l'alloggio oppure lo ospita in locande che oggi definiremmo "convenzionate". Personalità di riguardo possono essere ospitate a corte o in dimore aristocratiche, specie in occasione di ambascerie per matrimoni, successioni, funerali, ecc. In generale, tuttavia, si preferisce che l'inviato alloggi in locanda anche per motivi di sicurezza, per limitarne il più possibile i contatti con l'esterno. A volte, infatti, si incontrano espliciti divieti di ospitare ambasciatori stranieri [4].

Quanto detto vale in generale per tutti gli stati europei: esempi e casi particolari sono abbondantemente trattati nella bibliografia sulla storia della diplomazia. È possibile riscontrare, nel corso dei secoli XIV-XVI, la tendenza alla crescita degli apparati diplomatici e delle spese di rappresentanza, ad una omologazione delle soluzioni adottate, alla sempre più minuziosa regolamentazione di ogni fase

[4] Per brevità, si rinuncia in questa sede ad un rinvio bibliografico per ciascuna affermazione sul viaggio dell'ambasciatore, argomento sempre presente nella letteratura specifica. Basti riferirsi a due classici quali: A. REUMONT, *Della diplomazia italiana dal secolo XIII al XVI*, Firenze 1855, pp. 135-252 (cap. «Ordine delle missioni e corso degli affari»); M.-A.R. DE MAULDE-LA-CLAVIÈRE, *La diplomatie au temps de Machiavel*, 2 voll., Paris 1892, II, pp. 154-201 (cap. «Voyage et entrée des ambassadeurs», pp. 170-171 per il divieto di ospitare ambasciatori); e, inoltre: D.E. QUELLER, *The Office of Ambassador in the Middle Age*, New Jersey 1967, pp. 149-208, in particolare 161-163; P. PRODI, *La diplomazia nel Cinquecento. Istituzioni e prassi*, (Lezioni tenute nella facoltà di Magistero dell'Università di Bologna nell'anno accademico 1962-63), Bologna 1963, pp. 87-97. Le generalizzazioni che contiene il presente intervento sono basate anche sul mio volume «*Uno mundo de carta*». *Forme e strutture nella diplomazia sforzesca*, Napoli 1998, al quale mi permetterò di rinviare spesso: in particolare pp. 124-158, per l'organizzazione e le condizioni materiali delle ambascerie sforzesche (seguito, cancelleria, alloggio, rimborsi spese degli ambasciatori), pp. 264-282 per le poste milanesi.

del viaggio e di ogni elemento dell'ambasceria, il cui vario seguito finisce integralmente sotto il diretto controllo del governo senza alcuna delega alle finanze e alle esigenze del singolo.

Nell'ambito delle varie missioni diplomatiche o pseudo-diplomatiche del basso medioevo, dal minimo indispensabile di uno o nessun famiglio e di un paio di cavalcature si poteva arrivare a cortei di trenta, quaranta, cinquanta tra cavalli e muli, con cancellieri o segretari, notai, spenditori d'ambasciata, cancellieri addetti alla cifratura e decifrazione, tirocinanti, famigli, corrieri o cavallari, maniscalchi, cuochi, per non parlare delle necessarie scorte in zone di guerra. Così, al bagaglio minimo di chi cavalca alla velocità di una staffetta, con la media anche di 5 miglia all'ora per un totale di 60/70 km. in una giornata, corrispondono lunghi cortei di cavalli, muli, carrette. Benché, in questo secondo caso, parte dei servitori viaggiasse a piedi, si arrivava comunque a percorrere in media 40/50 km. al giorno [5].

Ma guardiamo più da vicino seguito e bagaglio dell'inviato, scegliendo tre esempi: un'ambasceria genovese del 1367, una missione semiprivata sforzesca del 1455, un'ambasceria senese del 1478.

I genovesi Giannotto Adorno, Celesterio Di Negro e Federico di Pagana, impegnati in una missione a Milano che durò appena due settimane (dal 12 al 26 luglio 1367) [6], furono accompagnati da un seguito numerosissimo costituito da: un notaio e cancelliere, Antonio da Credenza; il suo assistente «in scripturis»; 10 famigli del doge Gabriele Adorno («ragacii Ducis»); 19 servitori personali dei tre ambasciatori («domicelli»); un cuoco, un addetto alle vettovaglie [7],

[5] Y. Renouard, *Routes, étapes et vitesses de marche de France à Rome au XIIIe et au XIVe siècles d'àpres les itinéraires d'Eudes Rigaud (1254) et de Barthélemy Bonis (1350)*, in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, III: *Medioevo*, Milano 1962, pp. 403-428, in particolare pp. 426-428; *Ordo servandus per officiales postarum ducalium tabellariorum et per tabellarios ipsarum postarum*, 15.I.1454 con aggiunta dell'8.II.1457, Biblioteca Ambrosiana di Milano, S 210 Inf., c. 547 (segnalatomi da F. Leverotti, che ringrazio).

[6] F. Gabotto, *Come viaggiavano gli ambasciatori genovesi nel secolo XIV*, in «Giornale storico e letterario della Liguria», IX (1908), pp. 5-37 con l'edizione dei registri contabili di due ambascerie genovesi: questa del 1367 (destinata alla ratifica formale della pace con Milano) e una del 1368 a Lucca, presso Carlo IV di Lussemburgo.

[7] Intendo così la qualifica di "viancerius", congetturando un errore per *vianderius* 'addetto alla vivanda' (cfr. l'antico francese *viander*, E. Levy, *Provenzalisches*

un mulattiere, e infine il nipote dell'ambasciatore Celesterio, Babilono de Nigro, un «giovane d'ambasciata», condotto all'estero, come si usava, per fare esperienza [8]. A tutti costoro (37 persone) vanno certamente aggiunti altri accompagnatori: sguatteri del cuoco, ma anche ulteriori servitori o avventizi che offrivano i loro servigi agli ambasciatori (barbieri, maniscalchi, uomini di fatica) e che certo rientrano nella considerevole cifra di 70 o 72 persone cui si paga un pasto in alcuni giorni del viaggio [9]. Minori oscillazioni presenta il numero delle cavalcature: circa 61, tra le quali sono compresi alcuni muli; due cavalli da trasporto comprati per l'occasione, a Genova e a Milano, e quindi rivenduti al termine dell'ambasceria reintegrando il ricavato nella somma residua restituita agli ufficiali del Comune; un palafreno e una piccola mula acquistati personalmente da due ambasciatori, che perciò risultano, nel resoconto contabile (*racio ambassate*), debitori del Comune per la somma corrispondente. Ad eccezione dei 2 cavalli acquistati e rivenduti, ciascun ambasciatore assicura personalmente le cavalcature sue e dei suoi servitori[10]. Tutte le spese necessarie per l'allestimento dell'ambasceria, per il salario del cuoco e dei servitori

Supplement-Wörterbuch, Leipzig 1892-1924). Si trattava di Pietro di Napoli, inviato da Pavia a Milano «pro aliquibus necessariis per eum emendis» (F. Gabotto, *Come viaggiavano* ... cit., p. 24). Il cuoco era invece Giacomo di Brabante.

[8] G. Vedovato, *La preparazione dei giovani alla diplomazia nella repubblica fiorentina*, in «Rassegna degli Archivi di Stato», 1962/1, pp. 83-96. Cfr. un provvedimento senese del 1425 (con rinvio ad una disposizione del 1405): «Perché, come si vede manifestamente, gli uomini pratichi et experti tucto dì naturalmente et per divino iudicio si moiono et vengano meno et paia utile fare praticare le cose importanti ad quelli che di nuovo s'allevano, [...] facendoli practicare et experimentare, provvidero et ordinaro che, quando advenie chasoche ambasciadori s'abbino ad eleggiare o mandare in qualunche parte, che ogni volta se n'arà ad mandare più d'uno ad sua compagnia sia electo almanco uno novitio et, ad questo modo facendo la città e'l reggimento nostro, in pocho tempo ci aramo huomini assai da poterli operare in ogni gram facto» (Archivio di Stato di Siena, *Statuti di Siena*, 41 «Tesoretto», f. 75v).

[9] Pranzo a San Lazzaro il 24 luglio, cena a Voltabbio il 25 luglio (F. Gabotto, *Come viaggiavano* ... cit., pp. 25-26). Sono probabilmente ospitati a cena, in alcune occasioni, *tubatores*, *ystriones*, e *domicelli* di Bernabò Visconti che seguono l'ambasceria per pagarne le spese di alloggio.

[10] Ad esempio, l'inviato sforzesco Pietro Cotta, privo di cancelliere, si offre di pagare personalmente un addetto alla decifrazione indicatogli dal segretario Cicco Simonetta («Gli farò le spese et a lui et al cavallo»), lettera a F. Sforza, Genova 4.VII.1453, Archivio di Stato di Milano, *Fondo Sforzesco, Potenze Estere, Genova*, 408, c. 48.

del doge, per il vitto quotidiano di uomini e bestie, per la cura delle cavalcature sono invece a carico dell'ambasceria e sono perciò accuratamente registrate nel *manualis* d'ambasciata, un quaderno acquistato anch'esso attingendo alla provvigione stanziata dal Comune. Così, prima di partire si comprano calze, calzari, sopravvesti («iuponi») destinati ai famigli del doge e stoffa nera per cucirvi sopra la banda degli Adorno, stoffa per le vesti e i calzari dei servitori privati; si ferrano quasi tutte le cavalcature; si acquistano torce e candele. Durante il viaggio, riparazioni o sostituzioni di selle, briglie, pettorali, capestri, cinghie, funi per le some sono all'ordine del giorno. Sono rimborsate anche le spese per il barbiere, per le medicine necessarie a uomini e bestie, per le mance agli osti, ai loro famigli, ai suonatori che festeggiano l'ambasceria, per le offerte alle chiese, per gli emolumenti al notaio rogatario del trattato di pace con i Visconti. A Milano, un servitore maldestro perde due chiavi delle abitazioni: il corrispondente risarcimento all'oste è anch'esso riportato nel *manualis*. Il cancelliere, responsabile della registrazione, paga direttamente i fornitori per il vitto e i servizi erogati o rimborsa in un secondo momento le spese ai membri dell'ambasceria. In uno degli ultimi giorni del viaggio, egli è costretto ad allontanarsi dal gruppo per la malattia del suo cavallo, e così delega all'acquisto del vitto («super faciendo scotum») uno dei servitori del seguito.

Una *brigata* così numerosa non viaggiava quasi mai unita. Innanzitutto, ciascun ambasciatore faceva gruppo a sé con i suoi servitori, tanto che alcune spese sono risarcite ai singoli inviati in un secondo momento. In ogni gruppo un servitore ha infatti l'incarico specifico di occuparsi delle spese minute [11]. Dopo il pernottamento, si partiva a scaglioni che viaggiavano separatamente anche per tutto il giorno, specie durante le tappe di montagna, più faticose. Viaggiavano più lentamente gli addetti al bagaglio, coloro che conducevano a mano cavalli infermi, o servitori che, non sappiamo perché, percorrevano a piedi qualche tratto; viaggiava più velocemente chi era incaricato di acquistare il fieno o chi era inviato avanti ad annunciare l'arrivo dell'ambasceria. In genere, il cuoco precedeva tutti con i suoi «sociis» per preparare in tempo la

[11] A Giovanni Bono, servitore di Celesterio de Nigro, sembrano affidate le piccole spese: un giorno egli accompagnò il cuoco per occuparsi del vitto. Nel seguito di Federico de Pagana, invece, si occupava degli acquisti il *domicellus* Pietro de *Monbaxillo*, che fu all'occorrenza rimborsato dal conto dell'ambasciata (F. GABOTTO, *Come viaggiavano* ... cit., pp. 20-21).

cena. A sera, infatti, ci si ritrovava uniti per mangiare nel vasellame d'argento in dotazione. I pasti erano a base di carne (castrato, pollame, oche), formaggio, pane, vino. In regioni costiere, ovviamente, la dieta delle comitive diplomatiche era invece a base di pesce [12]. Pane e vino, meno il formaggio, non mancavano mai nelle soste «ad merendam, pro refrescando» durante il cammino. Ogni tappa era infatti abitualmente divisa almeno in due semitappe, con una pausa a metà del percorso per mangiare [13].

Come gli ambasciatori genovesi del 1367, gran parte degli inviati diplomatici italiani del XIV e XV secolo percorrono itinerari consolidati, spesso i medesimi da secoli, in tempi prevedibili, lungo tappe di antica tradizione [14], dotate di locande che sono il centro di tutte le piccole attività commerciali e artigianali al servizio dei viaggiatori. Allo scorcio del Medioevo i collegamenti all'interno delle regioni più urbanizzate d'Europa sono abbastanza stabili, sicuri e ben collaudati. Sono lontani i tempi avventurosi di Richero di Reims, il cui lento e pericoloso viaggio fino a Chartres nel 991 (appena 250 km. in una settimana) è stato assunto ad esempio della precarietà dei collegamenti nell'Alto Medioevo [15]. Tra fine '200 e '500, invece, nello spazio geografico e politico dell'Italia e di alcune regioni limitrofe, in cui i contatti sono continui e le relazioni commerciali e politiche intensissime, è possibile, oltre che necessario, inviare e ricevere uomini e notizie in un tempo non eccessivamente lungo [16]. Le corrispondenze diplomatiche possono dunque essere frequenti, e frequenti le missioni. Intensificazione delle relazioni estere, nascita e diffusione della diplomazia residente, sviluppo di un integrato *sistema di stati* che anticipa il sistema politico europeo dell'età moderna, dominio dello spazio sono

[12] Come nell'ambasceria genovese del 1368, anch'essa *ivi*, pp. 29-37.

[13] Cfr. Y. RENOUARD, *Routes* ... cit. pp. 423-425 (itinerario Avignone-Roma, 1350, con suddivisione di ogni tappa in due segmenti pressoché uguali).

[14] Un esempio significativo è costituito da Acquapendente (VT), lungo la via Francigena, la cui funzione di stazione per i viaggiatori è documentata dal X al XVI secolo: nel X sec. Ottone I concede una taverna di Acquapendente al monastero di San Salvatore sull'Amiata (H.S. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Roma-Bari 1997 [or. ted. Hannover 1987], p. 94); nel 1350 la località compare in una guida ad uso dei pellegrini da Avignone a Roma (Y. RENOUARD, *Routes* ... cit., p. 424); nel '500 è tappa fissa del percorso Firenze-Roma (F. SENATORE, «*Uno mundo de carta*» ... cit., p. 439n).

[15] A. BORST, *Forme di vita nel Medioevo*, Napoli 1988 [or. ted. del 1973], pp. 153-158.

[16] F. SENATORE, «*Uno mundo de carta*» ... cit., pp. 265.

fenomeni assolutamente interdipendenti. Lungo i percorsi principali degli ambasciatori, che sono poi gli stessi dei mercanti, la durata del viaggio è calcolabile con esattezza, le distanze sono scandite in tappe, misurate singolarmente, e gli imprevisti inevitabili dovuti ai limiti strutturali delle comunicazioni dell'epoca (condizioni meteorologiche, stato delle strade, deviazioni per evitare guerre e pestilenze) non impediscono una generale regolarità dei contatti. Per questo, i dispacci degli inviati italiani non parlano spesso delle condizioni materiali del viaggio, né dei tratti percorsi, se non quando si verificano rallentamenti non previsti o ostacoli di vario genere si oppongono al normale svolgimento della missione (malattie, decessi, rapine, ecc.). Nella cancelleria milanese, motore della diplomazia e della politica estera al tempo di Francesco Sforza, fu così possibile concepire un'organizzazione quasi perfetta delle poste sui percorsi più battuti, con rigida regolamentazione dei tempi (84 ore e mezza da Milano a Roma nel 1454!), delle procedure di recapito, dei compiti del personale preposto, dei controlli incrociati per il buon funzionamento generale [17].

Al di fuori del circuito ristretto delle relazioni diplomatiche italiane, il viaggio dell'ambasciatore ritorna alle incertezze e alle difficoltà del passato. Quando le distanze si allungano, non è possibile predeterminare la durata del viaggio, né assicurare il collegamento stabile con la patria mediante l'organizzazione delle poste. Al crescere delle distanze non corrisponde infatti una simmetrica crescita dei tempi di percorrenza, che possono allungarsi imprevedibilmente, perché gli incidenti hanno un'influenza proporzionalmente maggiore. Abituati all'omogeneità di prassi diplomatiche e cancelleresche, inseriti in una rassicurante rete di contatti nelle varie corti, contatti stabilizzatisi grazie alla continuità dei rapporti politici e culturali, gli inviati italiani si trovano spesso a disagio quando sono lontani dalla penisola. *Fuori* d'Italia né la diplomazia è la stessa, né i viaggi diplomatici sono tanto frequenti. È facile trovarsi in difficoltà perché è impossibile prevedere tutti i dazi da pagare lungo la strada, perché è difficile reperire in breve tempo denaro in prestito, perché i sovrani stranieri sono diffidenti nei confronti di ambascerie informali che si prolungano eccessivamente [18].

[17] *Ivi*, pp. 264-282.

[18] *Ivi*, pp. 282-95; V. Ilardi, *Dispatches with Related Documents of Milanese Ambassadors in France*, III: *11 march-29 june 1466*, Dekalb 1981, pp. xv-xxxi.

La strada e il bagaglio

Nell'Italia tre e quattrocentesca, pur in uno spazio così umanizzato, dove l'ambasciatore "professionista" è servito da altri professionisti (osti, cavallari, mulattieri, maniscalchi, barbieri, medici, traghettatori), non mancano le difficoltà, le stesse di ogni viaggiatore dell'età preindustriale. Sono molti gli incidenti che si verificarono durante la missione genovese del 1367, sopra ricordata, tutti rientranti nella normale *routine*: in 14 giorni ebbero bisogno di medicazioni 5 cavalli, alcuni dei quali furono lasciati lungo la strada, affidati alle cure di qualche servitore; il nipote dell'ambasciatore Celesterio fu costretto a fermarsi a Pavia perché infermo. Malattie e morti in servizio non si contano nella storia dell'ambasciatore in viaggio. Furono continue le spese per la sostituzione di ferri e finimenti dei cavalli. La manutenzione delle cavalcature era un impegno costante che riempiva la giornata del viaggiatore, oltre la nostra capacità di immaginazione [19].

Antonio Ebedardo – ecco il secondo esempio che ho scelto – fu inviato nel 1455 dal segretario sforzesco Cicco Simonetta nel Regno di Napoli per recapitare doni ad alcuni baroni [20]. Egli non era un ambasciatore, né un famiglio cavalcante [21], ma un semplice vettore. Il suo incarico rientrava comunque in una strategia di cortesie diplomatiche attuate dopo la stipula della lega italica e dell'alleanza matrimoniale tra Napoli e Milano. Poco più di un cavallaro, che pure all'occorrenza poteva essere tramite di informali contatti diplomatici [22], Ebedardo è un ottimo rappresentante di quel tipo di

[19] Cfr., oltre al racconto colorito di Ebedardo che ora si presenta, l'inventario del bagaglio del senese Bichi, che comprò durante il viaggio chiodi, tenaglie e martello (*Appendice*, § 1).

[20] A. Ebedardo a Cicco Simonetta, Napoli 13.XII.1455 e Sessa 15.XII.1455 (*Dispacci sforzeschi da Napoli: 1444-2 luglio 1458*, a cura di F. Senatore, Salerno 1997, pp. 325-327, 332), i cui dati sono qui integrati con quelli della lettera cit. a nota 24.

[21] Nel senso tecnico della specifica categoria cancelleresca studiata da F. Leverotti, *Diplomazia e governo dello stato. I famigli cavalcanti di Francesco Sforza*, Pisa 1992.

[22] È il caso dei cavallari sforzeschi Gregorio *de Ligurno*, che colloquia con re Alfonso d'Aragona quando questi non ha ancora aderito alla pace di Lodi e dunque è ancora nemico di Milano (*Dispacci sforzeschi da Napoli* ... cit., pp. 149-151); e di Alberto *de Pegri*, inviato prima presso il principe di Rossano per chiedere la liberazione di alcuni corrieri, poi a Napoli per riferire sul contenuto della sua missione (F. Senatore, *«Uno mundo de carta»* ... cit., p. 275n).

inviati di rango e funzioni assai modeste che è stato sopra ricordato [23]. Egli viaggiava con tre compagni: apriva la strada un tale Iacomaccio il quale, su un *portante*, trascinava letteralmente un grosso cavallo leardo (cioè di colore grigio chiaro), che non voleva proprio saperne di procedere di buona lena, tanto che Ebedardo, anche lui a cavallo, doveva bastonarlo da dietro. Le cavalcature di Iacomaccio e Ebedardo erano destinate al marchese di Crotone. Seguiva, trainato da un quarto cavallo (di proprietà di Ebedardo), il carro guidato a mano da un suo nipote, affiancato a sua volta da un certo Todeschino che conduceva, anche lui a piedi, cinque cani, destinati, con alcuni sparvieri, ad un omaggio. Da Bologna a Roma, una pioggia incessante accompagna la marcia: siamo infatti in pieno novembre, un tempo inadatto a trasporti di questo genere, osserva Ebedardo, soprattutto quando si mettono per una strada così lunga e disagiata cavalli «invitiati di troppo bono riposo in la bona stalla». Il viaggio si trasforma in un inferno:

«Sopra tucto le vie erano sì rotte che tra acqua et fango la sera eravamo più infangati che li porci stravolti nel pantano, et per modo alcuno potavamo tanto lavarce et nectarce che non paressemo pur porci; et tanta era la nostra straccheza che non potavamo adiutare l'un l'altro perché sola l'acqua che era in li panni ne rompiva l'ossa, quando mai non fusse stata la rompitura de le braccia che ne faciva quello maledecto liardone, quale come era niente bagnato bisognava per forza di bastonate farlo andare, et tanto dèventava gramo come era niente bagnato che non potiva magnare la biada» [24].

Le tappe si abbreviano, i tempi si allungano, i soldi si volatilizzano [25], i cavalli si raffreddano e in ogni locanda è necessario somministrare loro beveroni terapeutici [26]. La sera, si reclutano i servitori dell'oste per curare le bestie; si accende un fuoco per asciugare la «valiscia» e i poveri cani, «quali erano mezo morti la sera per la gran bagnatura». A San Lorenzo, presso il lago di Bolsena, il nipote di Ebedardo abbandonò la compagnia, oltretutto contrariato perché gli era stato sottratto il suo mantello doppio, tramutato in copertura di fortuna per proteggere dalla pioggia la valigia, in cui erano custoditi altri regali, avvolti nel vestito di seta, purtroppo strapazzato, di Ebedardo [27]. Il cavallo leardo – il «manegoldone» il «maledecto liardone», «quel gaglioffo cavallo», come viene definito – pareva finire apposta in tutti gli ostacoli del terreno («pareva che l'indovinasse dove era una bona agrappatura di ferro»), tanto che tra Scarperia e Firenze, non il peggiore tratto del cammino, perse due volte lo stesso ferro, obbligando Ebedardo a cercare maniscalchi nei paesi più vicini. Non fu possibile assoldarne uno che assistesse i cavalli fino a destinazione: tutti giudicavano incurabile il cavallo leardo, che aveva le zampe rovinate («non potette tanto fare che li piedi di nanzi non si sgranellassero in tucte l'onghie, et quelle setole di prima si sonno un poco aperte») e una piaga in una di esse, nonostante venisse sottoposto tutte le sere a robuste asciugature, frizioni e massaggi con speciali unguenti («l'ossogna et l'altro unguento») [28]. Perdono i ferri appena messi

[23] Si tenga però presente che anche gli ambasciatori di rango potevano ricevere incombenze assai umili, come l'acquisto di cavalli, il reperimento di merci e prodotti tipici del luogo, ecc.

[24] A. Ebedardo a Bonifacio Simonetta, abate di S. Stefano al Corno, Roma 20.XI.1455, Archivio di Stato di Milano, *Fondo Sforzesco, Potenze Estere, Roma*, 42, c. 424. Bonifacio era nipote di Cicco Simonetta, perché figlio del fratello Andrea (G. Simonetta, *Rerum gestarum Francisci Sfortiae Mediolanensium Ducis Commentarii*, a cura di G. Soranzo, RIS², XXI/2, Bologna 1932-59, p. IV).

[25] Il viaggio da Bologna a Firenze, con partenza la mattina, durò quattro giorni «et certamente che se non fusse le piccole giornate mai si conduciva» il cavallo leardo a destinazione. Ebedardo chiese disposizioni circa il destino del cavallo leardo, che avrebbe potuto permutare con un puledro, anche quest'ultimo, tuttavia, inadatto a un viaggio in quelle condizioni. Dei 18 ducati ricevuti a Mantova tramite Antonio Strozzi, ne erano rimasti, durante la sosta a Roma, soltanto 3,5 (A. Ebedardo a B. Simonetta, Roma 20.XI.1455 cit.). A Napoli, Ebedardo fu costretto a chiedere un prestito (un ducato da Iacomaccio!) e ad impegnare qualcosa perché non gli arrivò per tempo il denaro che aveva richiesto, da accreditarsi sul banco napoletano dei Missaglia (Napoli 13.XII.1455, *Dispacci sforzeschi da Napoli* … cit., p. 326).

[26] Il cavallo leardo «era già invitiato di troppo riposo in la bona stalla, et per lo simile questo altro portante, a li quali per dire el vero si volse far havere qualche fatiga et smorbirli un poco nanti mi partisse, o che essendo stati per lo bon tempo in la bona stalla, et poi dal dire al fare, mettendoli in sì mal tempo in tanto longo cammino non fu ben facto. Et che questo sia vero di tracta si infreddarono come l'acqua venne, et maxime come non havivano la stalla caldissima, che pur solo di beveroni davamo da fare a omne hostaria» (lettera cit. del 20.XI.1455). *Beverone* vale 'bevanda d'acqua con farina per le bestie', *GDLI*, s.v.

[27] «Gli tolse quel suo mantello doppio di verde et teniva con esso coperta la valiscia et luy si arabiava per cascione del molto piovere». «Lo strabactere de l'acqua de la valiscia mi ha hauto a fare gran vergogna, ma la mia vesta di seta ha riceute le botte: vi prometto che se non fusse la vesta omne cosa andava a male, ma come ho dicto per essere quelle cose dentro in la vesta son scampate» (lettera cit.).

[28] «Come vedivano quelli piedi et quella piaga de la gamba voltavano le spalle et andavanse con Dio, maravigliandose molto di me che a tal tempo per tale et sì longo

anche gli altri cavalli, tanto che il povero Ebedardo, – «maestro a le mie spese», dice – prende in mano tenaglie e martello e, inginocchiato nel fango, impara a ferrare da solo, non senza essersi schiacciato le dita qualche volta [29]. Per soprammercato, in una locanda di Fiorenzuola vengono rubati, con la complicità dell'oste, i cani, faticosamente riscattati subito dopo [30].

Il terzo esempio che intendo presentare è quello di Antonio Bichi, ambasciatore senese a Napoli e a Roma, in due differenti missioni, nel 1478-79. I due registri d'ambasciata di Bichi sono preceduti da inventari del bagaglio, assai interessanti – sono pubblicati in appendice – perché descrivono dettagliatamente tutto ciò che indossano o portano i viaggiatori, dalla berretta, ai guanti, agli speroni, agli anelli e alla catena d'oro di Bichi, alle borse di cuoio attaccate alla cintura (le «scarselle») e alle bolgette appese all'arcione [31]. Si trattava di un'ambasciata ufficiale: il seguito, conformemente alla normativa senese, non era numeroso, essendo costituito, la prima volta, di cinque servitori e sei cavalcature (4 cavalli e 2 mule) [32]. Il bagaglio è invece veramente notevole. Partendo per Roma (il 21 giugno 1478), Bichi trasloca, nel senso letterale del termine: 4 forzieri

cammino havesse pigliato pensiero d'haverne mai honore, et tucti dicevano ch'io lo lassi per via»; «Mai potavamo tanto fare la sera con mantelli o sacchii o coltre che fin a meza nocte si potesse una volta sciucare», *ivi*. *Ossogna* 'sugna', senese, GDLI s.v. e M. Pfister, *Lessico etimologico italiano*, Wiesbaden, Reichert, 1979-, III, 2758, 50 e 2759, 2: 'grasso che si ottiene dalla liquefazione delle masse adipose intorno agli arnioni degli animali, specialmente del maiale, usato per ungere'.

[29] «Et poi da che fuoron ferrati da nuovo, omne dì perdivano qualche ferro per rispecto del cammino guasto, et che questo sia vero el portante proprio che ha così bon piede due fiate mi fece la beffa, et tucto'l dì mi bisognava essere con le tanaglie et martello in mano in mezo di quelli fanghii tucto imbractato et carco d'acqua, che vi prometto quando mai altro non fusse stato che le martellate quale mi ho date su per l'onghie et per le mano per fare el mestiero che non era molto mia arte mi devivano conducere a disperatione. Hor so' diventato maestro a le mie spese» (lettera cit. del 20.XI.1455).

[30] Ebedardo contava di restare 6/8 giorni a Roma, dov'era il 20 novembre (*ivi*). Giunse a Napoli il 7 dicembre; a Sessa, presso il principe di Rossano, il 14 (*Dispacci sforzeschi da Napoli* ... cit., pp. 327, 332).

[31] Cfr. *infra*, *Appendice*. Sarà illustrato prevalentemente l'inventario del primo registro, relativo ad una missione presso papa Sisto IV (21.VI-5.VIII.1478). Il secondo riguardava invece l'ambasceria a Ferrante d'Aragona (ottobre 1478-maggio 1479).

[32] In verità, la «legge vecchia» applicata in quell'occasione prevedeva 7 e non 6 cavalli in dotazione (Archivio di Stato di Siena, *Concistoro*, 2408, f. 264r).

e due balle contengono indumenti per tutti, copricapi, sopravvesti, calzature, biancheria (numerosi pezzi tra asciugamani, fazzoletti, tovaglie, lenzuola, panni e stracci di vario tipo e di differente uso, nastri, stoffa, ecc.); vasellame di stagno e d'argento, posate per 10 coperti; 3 lucerne, 2 tappeti, 4 candelieri d'ottone; infine materassi, guanciali, coperte, tavole e sostegni per il letto dell'ambasciatore. Non manca l'occorrente per la tenuta della corrispondenza e la conduzione della missione: materiale di cancelleria (penne, calamai, sigilli), documenti e registri (regesti di atti pubblici, due «libri delle spese» e un «registro vechio», «scripture» varie). Nelle bolgette all'arcione erano sistemate le cose più necessarie o più preziose, come ogni viaggiatore sa bene che conviene fare: tra l'altro pillole, asciugamani, fazzoletti, pettine, berretto da notte e 4 noci moscate, forse utilizzate come rimedio per le difficoltà digestive di cui Bichi doveva soffrire, visto che nell'inventario della seconda ambasceria troviamo anche «due cannelle da clisteri». Quasi tutti viaggiavano armati: l'ambasciatore portava due spade eleganti, una con fregio d'oro e l'altra con cintura di seta; un servitore era armato di spada e coltello, un altro soltanto di spada. Una spada dorata con parti d'argento e una coppia di speroni d'oro per le cerimonie pubbliche erano custoditi nel bagaglio. Anche in questo caso, l'ambasciatore comprò qualcosa lungo la strada: ci fu bisogno di martello e tenaglie, di calze per i servitori, per i quali si acquistarono sul posto due materassi. Segnaliamo che Bichi rientrò a Siena il 5 agosto, appena 5 settimane dopo la sua partenza.

L'ambasciatore senese portò con sé una piccola biblioteca di sei volumi: un «officiolo di nostra Donna» [33], Plutarco, il *Decameron*, Svetonio, un «libretto de auctorità», un non precisato «codico» appartenente a uno del seguito, tale Francesco. Un misterioso «Longilio in carta di pecora», Cicerone (le *Familiares*), Quintiliano, Ovidio, le epistole dello pseudo-Falaride, un commento a Marziale, una delle prime stampe del *Filocolo* e un taccuino con i movimenti della luna, utile per distinguere tra giorni fausti e infausti, accompagnarono l'ambasciatore nella seconda missione dell'inverno 1478-79, il cui inventario presenta gli stessi motivi di interesse di quello

[33] L'*officiolo* non manca neppure nel secondo inventario di Bichi. Anche l'inviato sforzesco in Borgogna G.P. Panigarola aveva con sé «uno bello offitiolo», che perse nella battaglia di Morat, *Carteggi diplomatici tra Milano sforzesca e la Borgogna*, a cura di E. Sestan, 2 voll., Roma 1985, 1987, II, p. 586.

appena descritto. Questa volta troviamo nei suoi forzieri anche il testamento, atto necessario prima di ogni viaggio, e un utile scaldaletto.

I gusti letterari e astrologici di Bichi ci ricordano che l'ambasciatore è spesso, nel Quattrocento, un umanista che non perdeva occasione per ampliare le sue conoscenze e soddisfare le sue curiosità. Durante il viaggio egli si trasforma a volte in pellegrino [34] e – sia consentito l'anacronismo – in turista. Il viaggio per lavoro lascia così spazio alla visita dei monumenti e alle passeggiate per diporto: quando è libero dalle incombenze professionali (colloqui politici e dettatura di lettere), Giannozzo Manetti, ambasciatore fiorentino a Venezia nel 1448, fa la vita del viaggiatore colto: va a spasso per la città da solo o con amici fiorentini, si intrattiene con altri connazionali che gli mostrano libri e gioielli preziosi, partecipa a cerimonie, feste, conviti, conversazioni piacevoli e dotte; cambia chiesa per conoscerne diverse in occasione della quotidiana messa mattutina, assiste al rito greco in San Biagio; visita le attrazioni di Venezia: una volta l'arsenale, poi una nave in costruzione, quindi la Certosa, dove si intrattiene con un frate letterato, e l'isola di Murano, dove assiste alla lavorazione di «vetri cristallini»; beneficia infine della guida di Zaccaria Bembo per una visita completa di Padova [35].

Raramente la residenza all'estero è così serena: quella di Manetti è senza dubbio un'eccezione. Neppure l'ambasciatore residente riesce a evitare sempre gli strapazzi del viaggio stando fermo in un solo posto, dove gli è possibile prendere in fitto una casa risparmiando sulle spese. È frequente, infatti, che l'inviato viaggi al seguito dell'autorità che visita: quando la corte straniera è itinerante [36], oppure durante una campagna di guerra. Nel secondo caso, dovrà fornirsi anche lui di padiglione, tende per protezione dei cavalli, altre bestie da soma, carrette per il trasporto delle masserizie [37], condividendo i pericoli della vita militare, tra i quali quello di essere preso prigioniero e di perdere tutto [38].

[34] Negli ultimi giorni della sua missione napoletana, Alberico Maletta, ambasciatore sforzesco a Napoli, si recò ad Amalfi per vedere il corpo di Sant'Andrea (*Dispacci sforzeschi da Napoli* ... cit., p. 323)

[35] N. Lerz, *Il diario di Griso di Giovanni*, in «Archivio Storico Italiano», CXVII (1959), pp. 247-278, *passim*.

[36] Cfr. G. Soldi Rondinini, *Le relazioni degli ambasciatori milanesi quali testimonianze della vita nelle corti di Francia e di Borgogna (seconda metà del secolo XV*, ora in Eadem, *Saggi di storia e di storiografia visconteo-sforzesche*, Bologna 1984, pp. 74-76 (problemi d'alloggio degli ambasciatori milanesi al seguito della corte francese).

[37] L'inviato sforzesco A. da Trezzo seguì l'esercito di Ferrante d'Aragona durante la guerra dei baroni: acquistò «lecto, lectera, cucina et ogn'altra cosa necessaria ad cariagio, [...] paviglione e travacha» nel 1458; ricomprò il padiglione nell'aprile 1460, avendo lasciato l'altro per strada l'anno precedente; perse tutto durante la battaglia di Sarno e dovette certamente ricomprarlo; acquistò nuovamente padiglione e tenda nel 1463 (lettere a F. Sforza, Teano 8.VIII.1458; Napoli 29.IV.1460; Nocera 7.VII.1460; Napoli 22.V.1463; Archivio di Stato di Milano, *Fondo Sforzesco, Potenze Estere, Napoli*, 198, c. 197; 202, c. 198; 203, c. 113; 210, c. 13).

[38] G.P. Panigarola, inviato sforzesco presso Carlo il Temerario, lo seguì nella campagna contro gli svizzeri. Nelle battaglie di Grandson e Morat perse, prima parzialmente, poi completamente e definitivamente, tutto il bagaglio e forse due famigli: cfr. le lettere a G.M. Sforza, Nozeroy 4.III, post 22.VI, Saint Claude 25.VI.1476 (*Carteggi* ..., a cura di E. Sestan, cit., II, pp. 257-259, 587-588, 593). L'elenco delle cose perdute a Morat è stato pubblicato da G. Soldi Rondinini, *Giovan Pietro Panigarola e il «reportage» moderno*, in *Die Murtenschlacht. Ein Schweitzerereignis in Europas Geschichte zwischen Mittelalter und Neuzeit. 1476-1976*. Internationales Kolloquium zur 500. Jahrfeier der Schlacht bei Murten (Murten 23-25 April 1976). *Kolloquiumsakten / La bataille de Morat. Un événement suisse d'histoire européenne entre le Moyen Age et les temps moderne. 1476-1976*, Colloque internationale du 5e centenaire de la bataille de Morat. *Actes du Colloque*, Freiburg-Bern 1976, pp. 135-54 = «Archiv des historischen Vereins des Kanton Berns», 60 (1976).

[39] Ricordiamo le opere di J. Hotman de Villiers (1603), J. de Vera (1620), A. de Wicquefort (1680-81), F. de Callières (1716).

Viaggiare e scrivere

Umanista o cancelliere, ambasciatore, famiglio o vettore di messaggi e doni, l'inviato diplomatico del basso Medioevo condivide la condizione di viaggiatore con tutte le figure di cui si è parlato in questo convegno. Come abbiamo visto, egli partecipa dei medesimi disagi del viaggio, affronta gli stessi pericoli della strada, alloggia nelle stesse locande di tutti i personaggi di rango medio-alto. La descrizione del viaggio dell'ambasciatore, particolarmente delle sue fasi iniziali e finali, è anzi un luogo comune storiografico: a ciascun momento del viaggio è dedicato ampio spazio non solo negli studi degli ultimi 150 anni, ma anche nella letteratura professionale del '600 e del '700, nei manuali cioè del «perfetto ambasciatore» [39].

Un discorso su questo argomento rischia sempre di essere ripetitivo, per la frequenza con cui è stato affrontato nella letteratura specifica; scontato, perché le condizioni dell'ambasciatore sono simili a quelle di qualsiasi altro viaggiatore; e, infine, aneddotico,

per la tentazione di fermare troppo l'attenzione sugli episodi più coloriti, sulle avventure più incredibili, sulle lamentele più querule, che animano i carteggi diplomatici e in generale le fonti disponibili.

È perciò opportuno, a questo punto, dopo le generalità e gli esempi prodotti, operare distinzioni che, pur rasentando la banalità, siano utili per separare il nostro ambasciatore dalla folla di viaggiatori che percorrono le strade del Medioevo. E, dunque, due mi sembrano le caratteristiche più evidenti dell'ambasciatore come viaggiatore:

1. L'ambasciatore viaggia per lavoro, è insomma un "professionista" del viaggio. Per questo motivo, non lui ma l'autorità politica stabilisce, in modo differente nei vari stati e nei vari periodi, velocità, percorsi, uomini al seguito (la produzione normativa a tale proposito è abbondante);

2. Durante il viaggio, l'ambasciatore, a differenza di altri, è tenuto a mantenere i contatti con la patria, informando regolarmente il signore o la comunità da cui dipende. Questa necessità, comune a tutti coloro che viaggiano per fini diplomatici, condiziona la distribuzione delle attività all'interno della giornata. Durante gli spostamenti, i momenti liberi sono occupati prevalentemente dalla lettura e eventuale decifrazione delle lettere ricevute, dalla scrittura e eventuale cifratura delle lettere spedite. Compito precipuo dell'inviato è infatti quello di *scrivere*, informando continuamente sulla propria posizione durante il viaggio. La lunga e vivace descrizione del viaggio, nella lettera di Antonio Ebedardo, serviva appunto ad introdurre una giustificazione per non avere scritto prima. Un testo tardo di suggerimenti pratici agli ambasciatori (1601), un testo che eredita tutta l'esperienza diplomatica e cancelleresca italiana, faceva proprio questa raccomandazione: «Ne i viaggi dà nuova à Padroni di passo in passo, acciò sappiano d'ove l'huomo si trovi, per tutto quello può occorrere» [40]. Non di minore importanza era l'obbligo alla certificazione contabile. Tenuta della corrispondenza e registrazione contabile sono a carico dell'inviato, nelle missioni informali, del segretario d'ambasciata, nelle missioni più solenni.

[40] *Alcune notabili osservationi di Secretaria*, in *La seconda parte del Thesoro politico*, in Milano, appresso Girolamo Bordone e Pietromartire compagni, MDCI, pp. 383-84. Il *Thesoro*, raccolta di vario materiale cancelleresco e diplomatico (istruzioni, relazioni, ecc.) ebbe grande fortuna in tutt'Europa: F. SENATORE, «*Uno mundo de carta*» ... cit., pp. 441-56, con la riedizione delle *Osservationi* (cit. p. 456).

Tali incombenze documentarie sono sempre soddisfatte, ma in modi e in forme che cambiano nel tempo e nello spazio, pur con la chiara tendenza, in tutt'Europa, alla distinzione delle diverse funzioni documentarie e alla maggiore formalizzazione delle scritture prodotte [41]. Anche in questo caso, la distanza del luogo di destinazione, la conseguente durata del viaggio e l'intensità dei rapporti diplomatici condizionano modalità di scrittura e frequenza delle lettere spedite, prassi di registrazione delle lettere ricevute e delle spese sostenute.

È possibile individuare due soluzioni estreme: da un lato la registrazione unica, forse originariamente solo contabile, poi dilatatasi a diario delle tappe del viaggio, delle spese, dei colloqui politici, con sintetica memoria, inglobata nel testo, delle lettere spedite e ricevute; dall'altro la netta distinzione e formalizzazione di una serie di atti: libro delle spese, ricevute originali di pagamento, registro delle lettere ricevute (compresa l'istruzione) e di quelle spedite, filze degli originali ricevuti e delle minute, rapporto finale (dal quale nascerà, a fine '400, la *relazione* veneziana, poi imitata in altri stati). L'evoluzione verso la seconda soluzione – più *moderna* – è evidente, ma non uguale e contemporanea in tutti gli stati europei né coerentemente progressiva nel tempo. Essa è più rapida e chiara negli stati repubblicani italiani (Firenze, Siena, Venezia), dove è prima spontanea, poi regolamentata dal governo con appositi provvedimenti che stabiliscono criteri e forme delle scritture, fino a sancire l'obbligo al versamento nell'archivio centrale dello stato. Sembra però che la soluzione del diario sia preferita durante viaggi su lunghe distanze.

Se i collegamenti postali sono frequenti e regolari, si scrive più spesso aggiornando volta per volta su quanto accade: di conseguenza il rapporto finale perde di rilievo e il diario, se prodotto, resta scrittura privata. Al contrario, se la distanza è tale da impedire un contatto regolare, se ci si trova in regioni non servite da un servizio statale di poste o in zona di guerra, si scrive più raramente e il

[41] Ancora una volta è necessario rinviare, per tutto quanto segue, al mio «*Uno Mundo de carta*» ... cit., in particolare pp. 108-58. Cfr., per Firenze, R. FUBINI, *La figura politica* ... cit. e IDEM, *Classe dirigente ed esercizio della diplomazia nella Firenze quattrocentesca. Rappresentanza esterna e identità cittadina nella crisi della tradizione comunale*, in *I ceti dirigenti nella Toscana del Quattrocento*, (Comitato di studi sulla storia dei ceti dirigenti in Toscana. Atti del V e VI Convegno (Firenze 10-11 dicembre 1982; 2-3 dicembre 1983)), Monte Oriolo (Impruneta) 1987, pp. 117-189, ora in IDEM, *Quattrocento fiorentino. Politica diplomazia cultura*, Pisa 1996.

rapporto finale, anche in forma di diario, torna ad essere la forma utile per riferire su quanto accaduto.

Connesso con l'obbligo documentario è anche quello alla corretta custodia delle scritture in proprio possesso, la cui perdita o sottrazione avrebbe costituito un grave danno per la sicurezza dello stato. Nelle battaglie, ci si affrettava ad impadronirsi degli archivi d'ambasciata abbandonati nel campo nemico, perché la guerra dell'informazione era, già nel basso medioevo, più feroce della guerra combattuta con le armi. In viaggio, la custodia delle carte rappresentava dunque una preoccupazione continua per l'inviato. Spontaneamente o perché sollecitato dal suo governo, egli distruggeva tutto in momenti di pericolo, altrimenti inviava periodicamente lettere e registri in luoghi sicuri, come la sua casa all'estero, monasteri, oppure, quando lo stato riusciva a controllare anche questo aspetto della diplomazia, la stessa cancelleria centrale, ciò che si qualifica come un vero e proprio versamento archivistico.

Nella locanda, l'ambasciatore e il suo cancelliere passano ore a leggere, scrivere, registrare, mentre servitori e famigli si occupano del bagaglio, delle cavalcature, della cena. Come il mercante, l'inviato diplomatico è completamente assorbito dalla scrittura, vive nella particolare dimensione del dialogo a distanza – il *sermo absentium* della comunicazione epistolare. Si scrivono più lettere al giorno, si scrive anche solo per dire che non c'è nulla da dire, si impiegano ore e ore per mettere in cifra le notizie più riservate, si fanno i conti delle spese. Di tanto in tanto qualcuno bussa alla porta: è un compagno di viaggio che si presenta per un rimborso, è un suonatore che vuole esibirsi per guadagnarsi la sua mancia [42]. Non c'è tempo: prima che parta il cavallaro, bisogna completare un'altra lettera, aggiungere un altro poscritto. Questa è la vita dell'ambasciatore viaggiatore.

La documentazione offre persino esempi di ambasciatori "pendolari": quando infatti il suo interlocutore è in movimento, l'inviato, costretto ad alloggiare in località vicine, si reca ogni giorno al suo accampamento. È questo il destino gramo degli inviati presso il re Alfonso V d'Aragona, sempre in giro a caccia, sia in tempo di pace sia

[42] «Item, die XXI iulii, accipientibus quibusdam tubatoribus qui venerunt hodie in mane ad pulsandum ad hospicium: libras VIII, sol. XV...», F. Gabotto, *Come viaggiavano* ... cit., p. 24.

in tempo di guerra. Durante questi spostamenti, cortigiani e ambasciatori alloggiano «alle frasche» o «nele cappanne». Il sovrano permette sì che lo si accompagni, in stressanti «udienze cavalchereccie» prive di riservatezza, ma la sua non è altro che una tecnica temporeggiatrice: per stancare gli ambasciatori, egli li rimanda da giorno all'altro, costringendoli a sacrifici e disagi. Tra l'altro, l'abituale pagamento delle spese è di norma sospeso quando il re non risiede a Napoli. La sera, per l'ambasciatore-pendolare il ritorno all'alloggio è assai faticoso, come lamentano molti testimoni, costretti a viaggiare al buio in aperta campagna[43]. Leggiamo, per tutte, la lamentela di Giacomo Antonio Della Torre, vescovo di Modena, inviato estense, nel 1448 presso il re, che si trovava in Maremma, ad Alberese. Il vescovo alloggiava a Grosseto, 8 miglia più a nord:

«Crepo e stento die e note: non è may dì che io non sia in campo e che non ritorne ala terre che è una e due e tre e quatro hore de notte, e sapiati che l'è da la terra in campo oto bona miglia [...]; io non ho temuto né vento, né pioza, né malissimo tempo che sempre non sia andato in campo» [44].

[43] F. Senatore, «*Uno mundo de carta*» ... cit., pp. 25-26, 139, 141; F. Aringhieri alla signoria di Siena, Arnone 10.II.1453 [= 1454], Archivio di Stato di Siena, *Concistoro*, 1976, c. 87 («Seguitàlo ben tre dì, dapoi per stracho me ne andai a Napoli, dove la sua serenità non è più ritornata, et oggi è in un luogo, domane in un altro, et stentasi chi vuole starli da presso, come adviene questa notte, che bisogna alloggiare nele cappanne, che altro non c'è»).

[44] A L. D'Este, Grosseto 29.III.1448, *Dispacci sforzeschi da Napoli* ... cit., pp. 42-43.

Appendice*

1.

Bagaglio di Antonio Bichi, ambasciatore senese a Roma (giugno 1478)

ARCHIVIO DI STATO DI SIENA, *Concistoro*, 2421, ff. 1r-3v. Grafia umanistica corsiva. L'inventario si trova all'inizio del registro d'ambasciata (cartaceo, ril. in pergamena, di 53 ff., num. moderna). Le voci sono incolonnate. Un frego al margine sinistro segnala, in molti casi, l'avvenuto riscontro degli oggetti inventariati. Antonio di Giovanni Bichi partì da Siena il 21 giugno 1478 e vi ritornò il 10 agosto (*ivi*, f. 53).

(1r) Inventario di tutte le cose ho portate con me ad Roma

Una bolgetta [1] gialla con scripture a l'arcione di messere.

Una bolgetta rossa a l'arcione di Francesco, dentrovi:
uno officiolo di nostra Donna in carta pecora di messere,
uno calamaro d'osso,
IIII penne da scrivare,
uno scartocio [2] di pillole,
4 noci moschade,
I sciucatoro [3] di Francesco,
IIII moccichini [4] di Francesco,
I pettine di Francesco,
I biretta da notte di Francesco.

Una bolgetta rossa a l'arcione di Johanni Andrea, entrovi:
uno sciugatoio con verghe [5],

* Il corsivo segnala lo scioglimento delle abbreviazioni. Sigle usate: GAVI: *Glossario degli antichi volgari italiani*, a cura di G. COLUSSI, Helsinki 1983-; DELI: M. CORTELAZZO-P. ZOLLI, *Dizionario etimologico della lingua italiana*, 5 voll., Bologna 1979-88; DU CANGE: *Glossarium mediae et infimae latinitatis conditum a Carolo Du Fresne domino Du Cange*, rist. an. Graz, dall'ed. 1883-87; GDLI: *Grande Dizionario della Lingua Italiana*, dir. da S. BATTAGLIA, Torino 1961-; TB: N. TOMMASEO-B. BELLINI, *Dizionario della lingua italiana*, Torino 1865-79. Ha collaborato ampiamente alla stesura delle note linguistiche Maria Iovino, che ringrazio.

[1] *Bolgetta* 'borsa di pelle munita di serratura: per portare la posta o carte importanti', GDLI s.v.

[2] *Scartoccio* 'pacchetto, involucro di carta', in particolare 'cartina che contiene una dose di sostanza medicinale', GDLI s.v.

[3] *Sciugatoio*, (*sciugatoro*) 'asciugamano', GDLI s.v.

[4] *Moccichino* 'fazzoletto', GDLI s.v.

[5] *Verga* e il diminutivo *verguccia* valgono 'riga', 'riga trasversale di altro colore'. Cfr. DELI s.v. *vergato* 'riferito a panni con righe trasversali di altro colore, già nel secolo XIII', TB s.v. *vergato* 'listato, rigato'; DU CANGE s.v. *virgatus* 'vergato, panno o vestimento divisato di più colori'.

uno pettine di legno di messere,
uno sciugatoio stremo [6] con I verguccia,
una biretta da notte di messere,
una zagarella [7] pavonaza [8] con pontali [9] d'argento.

Indosso ad Francesco queste cose apresso:
una camicia,
uno giubbarello perpignano [10],
uno mongile [11] di pano bigio,
uno paro di calze nere,
uno mantelletto nero,
uno cappello nero,
uno paro di speroni,
una spada,
una coltella,
una scharsella [12],
una biretta rossa di grana [13].

(1v) Indosso ad messere Antonio ambasciatore:
una camicia,
uno giubbarello di ciambellotto [14],
uno colletto,
uno cintolo di quoio con oro,
uno mongile di rosado,
una biretta pavonaza,
uno moccichino,
uno capparone [15] bigio,
uno cappello di benaro [16] con fregio d'oro,
una spada bella con fregio d'oro,
una spada bella con centura di seta,
uno paro di guanti,

[6] *Stremo* 'stretto', TB s.v. § 7.

[7] *Zagarella* 'nastro', napoletano, F. D'ASCOLI, *Dizionario etimologico napoletano*, Napoli 1990, s.v.

[8] *Paonazzo* 'viola scuro, violaceo', GDLI s.v.

[9] *Puntale* 'estremità rigida di una stringa, di un aghetto, di un cordoncino, che serve a facilitarne l'inserimento in un foro o in un passante, costituita da una laminetta di metallo, un tempo anche prezioso', GDLI s.v. § 3.

[10] *Perpignano* 'tipo di panno di qualità scadente', GDLI s.v.

[11] *Mongile* 'velo, sciallo, mantiglia di foggia severa e di tinta scura', GDLI s.v.

[12] *Scarsella* 'borsa, per lo più di cuoio, portata appesa alla cintura', GDLI s.v.

[13] *Grana* 'panno, stoffa color carminio', GDLI s.v. § 1.

[14] *Ciambellotto* 'panno di pelo di cammello o di capra, cammellotto', GDLI s.v.

[15] *Capparone* superlativo di *cappa* (cfr. GDLI s.v. *capparone*, lucchese, ma con altro significato).

[16] *Benaro* (più avanti anche *beraro*): termine non identificato.

uno paro di calze pavonaze,
uno paro di calcetti lini,
uno paro di berzachini [17],
uno anello grosso da sigillare,
uno anello con I° rubino rosso,
una verghetta [18] smaltata,
una catena d'oro ad collo pesa once 9 1/2

Una spada porta Girolamo.
Uno paro di speroni neri porta Bernardino.
Uno paro di speroni porta Giovanni Andrea.
Uno paro di speroni porta Jacomo.
III capparoni di panno negro,
II portiere [19] di razo per coverta sopra le some.

(2r) .1. Uno forziere rosso con una chiave, dentrovi queste cose apresso:
uno sciugatoio grosso nel fondo,
II tovaglie di renzo [20] da tavola,
II tovaglie de la credentia,
uno volume de le Vite di Plutarco,
XI tovagliole da spalla di messere,
XI tovagliolini di panno lino,
una libra di candele di cera,
II pannelli da testa,
III tovagliole di panno lino,
XIII tovagliolini di renzo,
uno Cento Novelle [21],
uno volume di Svetonio,
el transunpto delli privilegii,
III sc<i>ugatoi stremi con verghe riscelte,
IIII gonnellini di domascho verde,
una fietta [22] di brochato d'oro,
uno giubbarello di raso nero,
uno registro vechio,
e' libro delle spese vechio,
e' libro delle spese novo,

[17] *Berzachini* 'calze'. Cfr. *berza* 'calcagno, pianta del piede, gamba (dal ginocchio al tallone)', GDLI, s.v.
[18] *Verghetta* 'bacchetta, bastoncello', GDLI s.v. *verga* § 1 e *verghetta* § 2.
[19] *Portiera* 'cortina di tessuto o di cuoio, tesa o drappeggiata, che serve come ornamento oppure come riparo", GDLI s.v. Cfr. DELI s.v., con datazione ante 1574.
[20] *Rensa* 'tessuto di lino, candido e fine', GDLI s.v. *rensa, renso*.
[21] G. Boccaccio, *Decameron*.
[22] *Fietta* 'benda, fettuccia di stoffa', senese, dal lat. trecentesco *flecta*, GDLI s.v.

una spalliera ad figure [23],
uno paio di calze pavonaze,
XVI colletti,
una gabbanella [24] nera di Francesco
uno paro di calze da ragazo,
IIII candelieri d'ottone,
una gabbanella da ragazo,
uno banchale [25] pugliese,
uno panno da tavola.

(2v) .2. Uno forziere rosso con la ch<i>ave, dentrovi queste cose:
uno sciugatoio grosso nel fondo,
II camice use di messere,
XIII camice di messere nove,
IIII paia di calcetti novi di guarnello [26],
II paia di calcetti vechi,
III tovaglie da famigli,
VII[a] canavacci quadri,
II sciugatoi larghi,
II sciugatoi stremi da viso,
VII[a] moccichini novi di messere,
IIII moccichini usi di messere,
II spalliere ad verzura [27] di razo,
uno codico di Francesco,
III camice da ragazo,
una biretta di Francesco,
una covertina da cavallo nera,
una biretta rossa di messere,
II banchali turcheschi,
I paro di pianelle use,
I paro di pianelle nove,
I involta [28] di panno delle calze,
I birettina rossa da notte,
I pezo di canavaccio,
6 forme di cacio,

[a] *VII*: corr. da VIII.

[23] *Spalliera* 'mantello corto per coprire le spalle', GDLI s.v. § 9 (con esempio del 1491 di "spalliere ... figurate di lane e sete").
[24] *Gabbanella* 'piccolo gabbano, corta veste che anticamente era indossata per lo più sotto il lucco', GDLI s.v. Cfr. DELI s.v. *gabbano*, con datazione ante 1498.
[25] *Bancale* 'drappo di stoffa per banchi', GDLI s.v. *bancale*[1].
[26] *Guarnello* 'panno tessuto d'accia e di bambagia', TB s.v.
[27] *Ad verzura* 'dipinto a verzura', TB s.v.
[28] *Involto* 'insieme di oggetti impacchettati', 'fagotto', GDLI s.v.

3 piettelli di peltri,
I pezo di canavaccio,
I covertina verde.

(3r) .3. Uno forziere biancho con la chiave, dentrovi:
uno mantello di raso nero,
uno mantello di velluto nero,
uno mantello di panno pavonazo,
X quadri [29], X scudelle, X scudellini, IIII tondelli [30] di stagno,
II pezi di canavaccio nel fondo,
uno cavezo [31] di panno rosado (fu facto lo mantello in Roma)[b],
uno sigillo grande,
uno mantello di Francesco nostro,
una tovaglia da tavola,
una guardenappa [32],
uno baccino, uno bochale, uno nappo [33] d'argento,
VIII taze d'argento,
una coltelliera d'argento con XV pezzi,
uno paro di speroni dorati,
una guaina con X cusolieri [34],
una guaina con X forchette,
uno mantello di panno[c] nero,
uno mongile di ciambellotto nero,
uno mongile di raso nero.

(3v). 4. Uno forziere biancho, entrovi queste cose apresso:
II panni di razo ad figure,
II torcie di cera,
I spalliera ad figure,
2 tappeti pelosi,
3 lucerne di ferro,
I forcella [35] da cacio,

[b] *fu .... Roma*: agg. in un secondo momento.
[c] *panno*: precede *raso* dep.

[29] *Quadro* 'vassoio quadrato', GDLI s.v. *quadro*², § 6: quadri, tondi, scodelle, piatti costituivano il corredo necessario per apparecchiare la tavola.
[30] *Tondo* 'piatto, vassoio, sottocoppa di forma tonda', DELI s.v. (che ha *tondello*, ma non in questo significato). Cfr. TB s.v. § 9.
[31] *Cavezzo* 'scampolo di stoffa', GDLI s.v. Cfr. GAVI 3/1, s.v.
[32] *Guardanappa* 'sciugatoio, forse detto così perché si tiene in sul nappo preparato per dare l'acqua alle mani', TB s.v.
[33] *Nappo* 'coppa cilindrica o semisferica con piedistallo', GDLI s.v.
[34] *Cusilieri* 'cucchiai', voce prettamente settentrionale, attestata già in F. Sacchetti e in Ruggieri Apugliese, autore senese della metà del XIII sec., GAVI, 3/4, s.v.
[35] *Forcella* 'forchetta', GDLI s.v. § 6.

una scarsella con ducati 200,
una scatola con la collana et due bande,
uno paro di calze pavonaze use,
uno paro di calze nere nove,
uno paro di calze nere di Francesco.
I privilegio del signore re mio,
2 privilegii de li officii di Caieta [36] et la notola [37].
I fodara di covertina.
I spada dorata con argento[d].

Uno cavallo leardo,
uno cavallo baio portante,
uno cavallino sauro piccolo,
una muletta,
uno cavallo saginato [38] (vendessi)[e],
una mula ho in pegno di Gu<i>do Finetti.

Una balla, dentrovi queste cose apresso:
uno materazo di bambagia, due guanciali con le fodare, uno sparviere [39] fornito[f] involti nelli soprascripti tappeti.

Una balla, dentrovi queste cose apresso:
uno letto di piuma,
uno capezale di piuma,
II lenzuola grandi,
I sargia [40] gialla,
I paro di trespidi da letto,
le tavole dubionate [41] di detto letto,
una boida [42] coverta di coio rosso,
uno calamaro fornito,

[d] *I privilegio ... argento*: voci agg., in colonna, al mg. destro.
[e] *vendessi*: agg. in un secondo momento.
[f] *fornito*: segue *2 lenzuola grande* dep.

[36] Gaeta.
[37] *Notola* 'nota in forma concisa, contenente istruzioni sul modo di agire, in particolare nel corso di una missione diplomatica', GDLI s.v. *notula*. Il termine è preferito a Siena, mentre in altri stati italiani si parlava di *istruzione*.
[38] *Sagginato* detto di 'mantello di animale con sfumature rossiccie' GDLI s.v.
[39] *Sparviere* 'baldacchino o padiglione da letto quadrangolare', GDLI s.v.
[40] *Sargia* 'stoffa di lana leggera per lo più dipinta, pettinata e con armatura a saia (cioè con intrecci ortogonali di trama e ordito)', GDLI s.v.
[41] Forse *dubiate* 'raddoppiate', GDLI s.v. *doblato (dobiato)* e *doblare*; TB s.v. *doblato*.
[42] *Boita* 'scatola', francesismo da *boîte*, cfr. GDLII, s.v. *boetta*; DELI, s.v. *boîte* (con attestazione in lat. med., Verona XV sec.).

uno libretto de auctorità,
II taschette [43] di canavaccio[g].

Cose che comprò ad Roma:
due materazi di lana da letto,
uno paio di calze rosse da famigli,
una portiera ad figure con nostro Signore per l'altare,
III tovagliole di tela lina,
una feriera con chiovi,
uno paro di tanaglie,
uno martellino,
una involta di pezi rosadi,
uno capello di beraro novo[h].

2.
Bagaglio di Antonio Bichi, ambasciatore senese a Roma e a Napoli (ottobre 1478)

ARCHIVIO DI STATO DI SIENA, *Concistoro*, 2422, ff. 1r-4r. Grafia umanistica corsiva (la stessa del documento precedente). L'inventario si trova all'inizio del registro d'ambasciata (cartaceo, ril. in pergamena, di ff. 101, num. moderna). Le voci sono incolonnate. Un frego e un cerchietto al margine sinistro di ciascuna voce segnalano l'avvenuto riscontro degli oggetti inventariati. Bichi partì da Siena il 29 ottobre 1478 e vi fece ritorno il 25 maggio dell'anno dopo (*ivi*, *Concistoro*, 2408, f. 276r).

(1r) † Christo MCCCCLXXVIII
Inventario de le cose portate ad Napoli la secunda volta andai ambasciatore a la serena maestà del re Ferdinando. Partii da Siena adì *** d'ottobre.

.4. Uno forziere biancho peloso, dentrovi queste cose apresso:
uno sciugatoio grosso nel fondo,
uno mantello di panno monachino [44],
uno Longilio in carta di pecora [45],

[g] *le tavole ... canavaccio*: voci agg., in colonna, al mg. destro.
[h] *Cose ... novo*: voci agg., in colonna, al mg. destro, in uno spazio al centro delle due precedenti aggiunte (note d, g).

[43] *Tasca* 'piccolo sacco', TB s.v. § 4, cfr. DELI s.v.
[44] *Panno monachino* 'panno di lana di colore bruno o marrone molto scuro tendente al rossastro', GDLI s.v. *monachino*[2], § 1-2.
[45] Testo non identificato. Non può trattarsi infatti del celebre trattato *Del sublime* dello Pseudo Longino.

uno volume de le epistole di Tullio ad Lentulum a stampa [46],
uno mantello di pavonazo con le buche [47],
IIII [a] camice sottili di renzo,
V [b] camice grosse nuove,
VIII [c] mocichini fra novi et vechi,
una vesta di cremisi fodarata di martole [48],
una vesta di velluto nero fodarata di pelle,
uno giubbone di raso nero,
uno mantello di rosado con le buche,
uno mantello di raso nero,
VIII tovagliolini di renzo,
una tovaglia manescha,
una guardenappa con verghe,
uno paro di lenzuola piccole con reticelle [49],
uno paro di lenzuola grandi sottili con reticelle,
una fietta brochata d'oro,
una biretta a zuchotto rossa,
una biretta a zuchotto pavonaza,
uno legato di più scripture publiche *et* lo mio testamento,
uno quaterno di carta da scrivare,
VIII colletti sottili,
II torce nuove.

(1v) .3. Uno forziere peloso biancho, dentrovi queste cose apresso:
uno sciugatoio grosso nel fondo,
II pezi di tenda di seta verde,
II sciugatoi di panno di lino senza verghe di radare [50],
II sciugatoi vergati larghi,
I sciugatoio stremo con 3 verguccie,

[a] *IIII*: nel corso di un controllo, la stessa mano ha aggiunto *3* al mg. sinistro.
[b] *V*: *4* al mg. sinistro.
[c] *VIII*: 7 al mg. sinistro.

[46] Si tratta del libro delle *Familiares* di Cicerone, il cui *incipit*, nelle prime stampe quattrocentesche (p.e. Venezia e Roma 1469), era appunto *M. Tul. Ciceronis ad P. Lentulum Imperatorem Po. Ro. epistolarum familiarium liber primus* (*The British Library General Catalogue*, s.v.).
[47] *Buca* vale forse 'manica'; cfr. I. NIERI, *Vocabolario lucchese*, Lucca 1901 (rist. an. Forni 1981), s.v. *bucare* 'infilarsi' un vestito.
[48] Martore.
[49] *Reticella* 'ricamo, merletto traforato confezionato in particolare con ago a piombino' GDLI s.v. § 3.
[50] *Radaia* equivale in senese a *radore*, che, riferito a tessuti, vale 'rado, cioè di tessuto non fitto', TB s.v. *radaia, radore, rado*. Il termine potrebbe però anche essere inteso come la variante senese di *radere*.

II pannelli da testa,
IIII calcetti di panno rosso,
una biretta di rosado da notte,
el taccuino de la luna [51],
uno giubbarello di calisea [52] biancho,
IIII fodare di guanciale,
II duzine di stringhe,
III [d] sciugatoi stremi con una verguccia,
IIII [e] gonnellini di domascho da famigli,
uno paro di calze nuove nere,
uno paro di calze rosse da famigli,
uno mongile di rosado scempio [53],
uno braccio di legno da misurare,
una gonnella di bigio fiandrescho fodarata di pelle con dossi [54],
uno mantello con le buche di velluto nero,
uno mantello di cremisi con le buche,
una covertina da cavallo nera,
una becha [55] di velluto nero da portare al collo.
Una scatola con le cose infrascripte:
una collana d'oro ad bochali [56],
una catena d'oro ad VIIII fila,
una banda con una frangetta d'oro,
una banda con tremolanti *et* uno bochale d'oro,
una carta con spilli,
VI scudelle, VI scudellini, VI quadri d'argento,
II saliere d'argento,
VIII taze d'argento
pezi de le calze del ragazo [f].

(2r) .1. Uno forziere peloso rosso con la chiave, dentrovi queste cose apresso:
uno pezo di canavaccio nel fondo,
II sc<i>ugatori sottili con verghe riscelte,

[d] *III*: *1* al mg. sinistro.
[e] *IIII*: *3* al mg. sinistro.
[f] *II saliere ... ragazo*: voci agg. al mg. destro in colonna.

[51] Il registro contiene, a f. 109v, l'elenco di tutti i giorni del 1478, distinti, evidentemente grazie al taccuino della luna, in «Dies fortunati in quibus luna felicibus planetis convirgitur aspectibus beatis» e «Dies infortunati in quibus luna convirgitur in fortunis aspectibus infortunatibus".
[52] *Calisea* 'sorta di panno', GDLI s.v.
[53] *Scempio* 'costituito da un solo strato di tessuto', GDLI s.v. *scempio*[2], § 3
[54] *Dosso* 'pelle della schiena dello scoiattolo (usata per far pellicce)', GDLI s.v. § 4.
[55] *Becca* 'sciarpa di seta', GDLI s.v.
[56] *A boccali* vale forse 'in abbondanza', GDLI s.v. *boccale*[1] § 5.

uno sciugoniolo stremo con una verguccia,
VI [g] tovagliolini da spalla,
II tovaglie di renzo da tavola,
III [h] tovaglie da famigli di panno lino,
IIII [i] tovaglie da famigli di rinfrantello [57] et tessute,
una gonnella di monachino di Francesco con pelle,
el suggello da privilegii,
II rigistri di lettere vechi,
la transumpto de nostri privilegii,
el mantello monachino di Francesco con le buche,
una covertina da cavallo verde,
uno pannicello con la figura di Christo *et* la samaritana,
una Instituta [58] di Francescho,
uno Ovidio di Francesco,
le pìstole di Falare [59],
uno mantello nero di Girolamo,
uno gonnellino di domascho nero con pelle,
VIII scudelle di stagno,
VIII scudellini di stagno,
VIII quadri di stagno,
V tovagliole di panno lino,
III [j] camice d'Antonio ragazo,
II [k] camice di panno di renzo grossette,
uno paro di speroni dorati,
VI mazi di lettere.

(2v) .2. Uno forziere peloso rosso segna .2., dentrovi queste cose apresso:
uno pezo de canavacci nel fondo,
uno pano di razo ad figure,
uno baccino d'argento,
uno bochale d'argento,
uno cartoccio con polvarella,
uno mazo di candele di cera,

[g] *VI*: *4* al mg. sinistro.
[h] *III*: *2* al mg. sinistro.
[i] *IIII*: *2* al mg. sinistro.
[j] *III*: *2* al mg. sinistro.
[k] *II*: *1* al mg. sinistro.

[57] Diminutivo di *rinfranto* 'tessuto di canapa o lino a spina grossa', GDLI s.v. *rinfranto*.
[58] QUINTILIANO, *Institutio oratoria*.
[59] Si tratta di una raccolta di lettere falsamente attribuite al tiranno Falaride, come dimostrò R. BENTLEY, *Dissertation upon the epistles of Phalaris*, London 1699 (ried. W. WAGNER, Berlin 1894).

una gonnella longha di monachino fodarata [l] di pelle,
una [m] schatola con tramezi con scripture,
uno pano pugliese da tavola,
II pezi di canavaccio,
II banchaletto pugliese,
I banchale napoletano ad verghe,
II spalliere ad verzure,
II spalliere ad fighure,
una boida rossa con certe scripture, cera et penne,
uno sciugatovolo da testa,
uno nappo d'argento,
una righa da righare,
lo libro delle spese de la rocha,
lo libricciolo novo delle spese,
IIII candelieri d'ottone,
el comento sopra Martiale,
una cappa monachina longha con la cappuccia fodarata di raso,
uno pezo di tela su la fodara dello sparviere.

(3r) Una bolgetta gialla porta a l'arcione messere, dentrovi:
una chiavicella de la cassetta grande di Siena,
una instructione havuta da la maestà del re,
la cifara ho con la signoria di Siena,
uno mazo de la notola et lettera di credentia,
due camice use di missere [n].

Una bolgetta rossa a l'arcione del ragazo, dentrovi:
uno cala<ma>ro et penarolo fornito,
uno officiolo di nostra Donna,
una biretta rossa da notte,
una birettina di rosado da notte,
una biretta nera doppia tonda.

(3v) Una lettera cioè le tavole del mio letto,
una paro di banche del detto letto con IIII ferri,
III materazi,
I letto di piuma,
I capezale di piuma [o],
III guanciali di piuma,
uno coltrone [60] bianco di banbagia,

[l] *fodarata*: *f-* corr. su *d-* .
[m] *una*: su rasura.
[n] *missere*: segue uno spazio lasciato in bianco al centro del foglio.
[o] *piuma*: *piuna* nel ms.

[60] *Coltrone* 'pesante coperta per il letto trapunta e imbottita di lana e di piume', GDLI s.v.

uno sparviere di panno lino di Ugo Berti,
uno sparviere di panno lino nostro,
II tappeti pelosi da bancho,
II panni da letto rossi per invoglia [61] de le balle,
una coverta bigia per coverta de le balle,
II portiere di razo per coverta sopra le some,
II paro di lenzuola manesche per decto letto,
uno scaldaletto [62],
II barlettelle [63] venenno con sapa [64] *et* mostarda,
uno paro de berzachini.

Indosso queste cose apresso:
uno giubbone di cianbelotto,
una vesta di panno bigio di son[dira] [p] con martole (fu guasta) [q],
una biretta ad pancetta [65] nera,
una centuria di zagarella con pontali d'argento (sonno 21 pontali),
uno capparone di bigio con la cappuccia fodarata di velluto nero,
uno cappello di benaro con I° fregio d'oro intorno,
uno anello con uno rubino in dito,
uno anello grosso da sigillare con l'arme,
uno anello da sigillare di naddina [66],
uno paro di speroni di ferro,
una spada bella,
uno paro di guanti,
una camicia usa.

(4r) Uno cavallo leardo con la sella,
uno cavallo portante sauro con sella,
una muletta morella con sella,
uno cavallo dusaino [r] [67] piccolo con la sella,

[p] *son[dira]*: lettura incerta.
[q] La parte tra parentesi è aggiunta in un secondo momento.
[r] *dusaino*: lettura incerta.

[61] *Invoglia* 'involto, imballaggio di pacchi', GDLI s.v. *invoglia*[2].
[62] *Scaldaletto* 'strumento con un lungo manico di legno usato per riscaldare le coltri e costituito da un recipiente di rame o di ferro, di forma per lo più tondeggiante e schiacciata, all'interno del quale viene posta brace ardente', GDLI s.v.
[63] *Barlettella* diminutivo di *barletta* 'fiaschetta', DELI s.v. *barile* e cfr. GDLI s.v. *bariletta*, § 2.
[64] *Sapa* 'mosto cotto e concentrato per mezzo dell'ebollizione, usato per lo più per il condimento', GDLI s.v. *sapa*[1].
[65] Diminutivo di *pancia* 'pelle che si ricava dal ventre degli animali di pelliccia', GDLI s.v. *pancia* § 2.
[66] *Naddina*: termine non identificato.
[67] Potrebbe trattarsi di un errore di scrittura per *dusolino* 'del colore di topo (del mantello del cavallo)', GDLI s.v.

uno mulo leardo da soma,
una mula da cavalcare.

Uno paro di calze solate nere,
II capparoni neri delli famigli,
I mantelletto con le buce use,
uno capparoncello nero dello ragazo,
II spiedi belli,
una spada portò Girolamo a l'arcione,
uno libro del rigistro delle lettere,
uno paro de stivali di messere,
uno paro di calze pavonaze da cavalcare
uno paro di calze nere da cavalcare (hebbe Borghognone) [q],
uno cavezo di panno pavonazo da calze comperato ad Roma (fu tre para di calze) [q],
uno Filocolo ad stampa sciolto [68],
due cannelle da clisteri [s].

[s] L'ultima voce è evidenziata dal disegno di una manina che indica.

[68] Le prime stampe del *Filocolo* di Boccaccio datano Firenze, Venezia 1472, Milano 1476 (*Indice generale degli incunaboli delle biblioteche d'Italia*, Roma 1953-81, n. 1784-1786).

GIOVANNA PETTI BALBI
Genova

QUI CAUSA STUDIORUM PEREGRINANTUR: STUDENTI E MAESTRI

Il tema del viaggio, degli spostamenti che con motivazioni ed obiettivi diversi hanno spinto l'uomo medievale, di per sé itinerante verso il Regno dei cieli secondo la dottrina cristiana, sembra oggi suscitare grande interesse, come dimostra anche questo convegno. La *peregrinatio* è infatti uno di quei fenomeni trasversali che, superando e livellando ogni stratificazione sociale e culturale, coinvolge l'intera umanità. Di conseguenza sembra problematico indicare il viaggiatore caratterizzato da un preciso *status* giuridico-sociale o proporre una sorta di casistica di questa varia umanità itinerante, come si è comunque tentato di fare.

Tuttavia proprio in presenza di rassegne storiografiche su viaggi e viaggiatori si riscontra una vistosa e grave lacuna: maestri e studenti non vengono mai presi in considerazione, quasi che i loro spostamenti, notevoli anche dal punto di vista quantitativo, siano avulsi da questa comune peculiarità di fondo della società medievale. Basta scorrere gli atti della settimana di studio che l'Istituto Datini di Prato ha dedicato alle migrazioni in Europa tra i secoli XIII-XVIII usciti nel '94 [1] o quelli dell'annuale convegno degli storici medievisti francesi dell'insegnamento superiore su viaggi e viaggiatori nel medioevo, pubblicati dalla Sorbonne nel '96 [2], o

[1] *Le migrazioni in Europa secc. XIII-XVIII*, a cura di S. Cavaciocchi, Atti della XXV settimana di studi di Prato, Firenze 1994: nei vari contributi sono esaminati i fenomeni migratori e le loro cause, di natura politica, commerciale, religiosa, tecnica, senza attenzione alcuna alle istanze culturali.

[2] *Voyages et voyageurs au Moyen Age*, Pubblications de la Sorbonne, 39, Paris 1996. Emblematico il contributo di N. Coulet, *S'en divers voyages n'est mis ..., ivi* pp. 9-30, che costituisce una sorta di introduzione problematica e di bilancio storiografico che esclude viaggi di studenti o professori. L'autore si chiede: «qui voyage?» (p. 15) e afferma che è impossibile redigere un catalogo, perché è un fenomeno che riguarda tutta l'umanità. Sulla stessa linea è anche M. Balard che nelle conclusioni, pur ribadendo l'impossibilità di una tipologia, mette al primo posto i pellegrini: *ivi*, p. 307.

ancora lavori specifici come quello del Peyer [3], per constatare come il mondo scolastico, pur straordinariamente mobile ed internazionale, sia completamente assente, non compreso in questa tipologia. Ed anche il Moulin, al quale si deve un bel quadro d'insieme sulla vita degli studenti nel medioevo, da lui definiti «uccelli migratori», li descrive nei loro comportamenti stanziali , nelle città in cui pure approdano dopo «il gran passo in avanti», dopo peregrinazioni non reputate degne della sua attenzione [4].

Poche sono, a mia conoscenza, le eccezioni e tra queste si può ricordare un contributo di Werner Maleczek d'impostazione demografica sulla presenza degli studenti tedeschi a Bologna, anche questo attento alle loro condizioni di vita più che alle peregrinazioni che li hanno portati nella città universitaria [5], oltre il recente volume di Serena Mazzi sul viaggio visto soprattutto in chiave di mentalità, come avventura, curiosità, incontro con l'altro, sentimenti condivisi dalla popolazione scolastica [6].

La scarsa considerazione per questo fenomeno di dimensione europea, di grande portata sociale ed economica, oltre che culturale e psicologica, come ha ripetutamente sottolineato Carla Frova proprio in questa sede di San Miniato [7], non ha giustificazione né in sede di demografia storica né come fatto di mentalità che potrebbe chiamare in causa la sottile distinzione tra una società altomedievale più mobile in tutte le sue componenti ed una società tardomedievale più stanziale e diffidente nei confronti di viaggiatori e girovaghi [8]. Solo i protagonisti del viaggio più appariscenti e più facili da seguire, come crociati, pellegrini, mercanti, sembrano colpire l'immaginario collettivo odierno, mentre per dirla con il Le Goff, l'intellettuale nel medioevo, indicato come *magister, doctor, litteratus* non c'è, perché non se ne parla [9] e lo studente è un personaggio sfuggente, considerato nella massa più che come singolo individuo. È indubbio che la documentazione sulla mobilità scolastica, piuttosto scarsa, disorganica e poco obiettiva, costituisce un limite alla ricerca soprattutto prima dell'apparizione dello studente universitario che in lettere o in autobiografie ci racconta le proprie esperienze di viaggio spesso fantasiose.

Non sfugge invece l'importanza, direi quasi la necessità, del viaggio, della disseminazione *causa studii* inglobata nella ricca e complessa sfera di circolazione europea, agli studiosi delle istituzioni universitarie, da Jacques le Goff a Jacques Verger, da Gilmo Arnaldi ad Antonio Ivan Pini e alla già citata Carla Frova, per ricordare solo gli studiosi a noi più vicini, i quali ritengono la mobilità studentesca un fenomeno particolarmente significativo soprattutto dopo lo sviluppo delle scuole urbane. E proprio in una pubblicazione collettiva di grosso impegno sulle università apparsa nel 1993 il Verger ha dedicato un intero capitolo alla *peregrinatio academica*, alla migrazione di maestri e di studenti, accomunati dall'essere stranieri *in terra aliena*, dal provenire da località diverse da quelle in cui trascorrono la loro vita di studio, al punto che per lo studioso francese «la peregrinatio academica intesa nel senso più lato fu un elemento costitutivo della nozione stessa di università» [10]. Tuttavia il mondo universitario è solo un settore, certo il più recente ed innovativo, ma non esaustivo, del mondo scolastico e dell'insegnamento che ancora in età bassomedievale continua ad esplicarsi capillarmente sul territorio attraverso tradizioni ed esperienze a livello elementare e superiore che resistono e convivono con lo

[3] H.C. Peyer, *Viaggiare nel medioevo. Dall'ospitalità alla locanda* (tit. orig. *Von der Gastfreundschaft zum Gasthaus*, Hannover 1987), Bari 1990: si sofferma su tutta l'umanità itinerante, dimenticando gli studenti. Tuttavia la sua attenzione è concentrata sulle forme ed i luoghi dell'ospitalità più che sulle persone.

[4] L. Moulin, *La vita degli studenti nel medioevo* (tit. orig. *La vie des étudiants au Moyen Age*, Paris 1991), Milano 1992: le definizioni sono a p. 40 e a p. 105.

[5] W. Maleczek, *Studenti tedeschi nelle università italiane*, in *Comunicazione e mobilità nel medioevo. Incontri tra il Sud ed il Centro dell'Europa (sec. XI-XIV)*, Bologna 1997, («Annali dell'Istituto italo-germanico di Trento» 48), pp. 135-167. Si deve sottolineare come agli studenti tedeschi siano stati dedicati la maggior parte degli studi sulle *nationes* bolognesi, in quanto si sono conservati i registri della *natio*.

[6] S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte. In viaggio nel medioevo*, Torino 1997.

[7] C. Frova, *Le istituzioni scolastiche*, in *Le Italie del tardo medioevo*, a cura di S. Gensini, Pisa 1990, (Centro di studi sulla civiltà del tardo medioevo di San Miniato «Collana di Studi e Ricerche», 3), pp. 275-290; Eadem, *L'Europa vista dai centri universitari italiani*, in *Europa e Mediterraneo tra medioevo e prima età moderna: l'osservatorio italiano*, a cura di S. Gensini, Pisa 1992 (Centro di studi sulla civiltà del tardo medioevo di San Miniato «Collana di Studi e Ricerche», 4), pp. 375-393.

[8] F. Cardini, *Le università: la realtà sociale*, in *Antiche università d'Europa. Storia e personaggi degli atenei nel medioevo*, a cura di F. Cardini-M.T. Fumagalli Beonio Brocchieri, Milano 1991, p. 40.

[9] J. Le Goff, *L'uomo medievale*, in *L'uomo medievale*, a cura di J. Le Goff, Bari 1987, p. 21.

[10] J. Verger, *La peregrinatio academica*, in *Le università dell'Europa. Gli uomini e i luoghi secc. XII-XVIII* a cura di G.P. Brizzi-J. Verger, Milano 1993, pp. 107-135. L'affermazione è a p. 108. Cfr. anche J. Verger, *La mobilité étudiante au Moyen Age*, in «Histoire de l'education», 50 (1991), pp. 65-90.

Studium ed in talune situazioni finiscono per condizionarne le vicende [11].

Peculiare del mondo scolastico rimane sempre, anche anteriormente al sorgere delle università, la mobilità, una sorta di cultura del viaggio o di precariato intellettuale conseguenti al richiamo esercitato da maestri e da sedi scolastiche prestigiose. Nell'alto medioevo si tratta di un monastero, una chiesa, un'abbazia; dal secolo XII meta temporanea o finale dei viaggi *causa studiorum* diventa sempre una città, quella città lodata o esecrata da una ricca letteratura contemporanea che vede in sedi vescovili, canonicali, universitarie, il *paradisus*, la «fabrica et universalis officina», o il coacervo di ogni depravazione, la moderna Babilonia, il regno di Satana, di Venere, di Bacco o dell'umana stupidità [12]. La città, grande o piccola, è il luogo in cui in varie forme ed a vari livelli si esplica l'attività scolastica, come puntualizza Gilberto di Nogent: «et villas video, urbes ac oppida studiis fervere grammaticae» [13].

[11] G. Petti Balbi, *Istituzioni cittadine e servizi scolastici nell'Italia centro-settentrionale tra XIII e XV secolo*, in *Città e servizi sociali nell'Italia dei secoli XII-XV*, Atti del centro italiano di studi di storia e d'arte, Pistoia 1990, pp. 21-48; B. Sasse Tateo, *Forme dell'organizzazione scolastica nell'Italia dei comuni*, in «Archivio storico italiano», CL (1992), pp. 19-56. Per situazioni regionali particolari, G. Petti Balbi, *L'insegnamento nella Liguria medievale. Scuole, maestri, libri*, Genova 1979; G. Ortalli, *Scuole e maestri tra medioevo e rinascimento. Il caso veneziano*, Bologna 1996; A.M. Patrone Nada, *Vivere nella scuola. Insegnare e apprendere nel Piemonte nel tardo medioevo*, Torino 1996.

[12] Numerose testimonianze dei contemporanei pro o contro la città, da quelle entusiaste di Gerhoch di Reichersberg, Giovanni di Salisbury, Filippo di Harveng a quelle critiche di Pietro di Celle o di San Bernardo, sono riportate in J. Le Goff, *Gli intellettuali nel medioevo* (tit.orig. *Les intellectuels au Moyen Age*, Paris 1959), Milano 1979; J. Verger, *Le università del medioevo* (tit.orig. *Les universités au Moyen Age*, Paris 1973), Bologna 1992; C.H. Haskins, *L'origine delle università*, in *Le origini dell'università*, a cura di G. Arnaldi, Bologna 1974, pp. 33-84; S.C. Ferruolo, *Parisius-Paradisus: the City, its Schools and the Origins of the University of Paris*, in *The University and the City. From Medieval Origins to the Present*, a cura di T. Bander, Oxford 1988, pp. 22-43; A.I. Pini, *«Discere turba volens». Studenti e vita studentesca a Bologna dalle origini dello Studio alla metà del Trecento*, in *Studenti e università degli studenti dal XII al XIX secolo*, a cura di G.P. Brizzi-A.I. Pini, Bologna 1988, pp. 47-138; L. Moulin, *La vita degli studenti* ... cit.

[13] D.H. Green, *Renaissance and Education in the Middle Ages*, in *L'educazione e la formazione intellettuale nell'età dell'umanesimo*, a cura di L. Rotondi Secchi Tarugi, Milano 1992, pp. 17-24. Cfr. anche Y. Ferroul, *Devenir adulte. L'exemple de Guibert de Nogent*, in *Education, apprentissages, initiation au Moyen Age*, «Les cahiers du CRISIMA», 1 (1993), pp. 157-164.

Qui accorrono gli studenti perché vi stanno ed insegnano i maestri, anche loro comunque spesso itineranti nella continua ricerca di sedi e di posizioni più gratificanti. È quindi logico che dal secolo XII gli studenti puntino sulla città, sentano più degli altri uomini del tempo una forte attrazione per la vita urbana e non esitino ad affrontare spostamenti e viaggi. Per questa comune mobilità di fondo, oltre che per altre evidenti connessioni, sono stati accorpati studenti e maestri, anche se un'interpretazione unitaria della mobilità accademica appare piuttosto problematica in un quadro di riferimento alla circolazione europea durante tutto l'arco dell'età medievale [14].

Spostamenti e/o viaggi: occorre infatti una prima distinzione tra un trasferimento limitato nello spazio e nel tempo, dalla casa paterna ad un maestro o ad un'istituzione abbastanza vicina, ed un viaggio vero e proprio, compiuto in genere in età più adulta, verso località più distanti o paesi stranieri. Potremmo cioè anticipare ed estendere a tutto il mondo scolastico la distinzione necessaria per il mondo accademico tra mobilità interna, tra brevi percorsi entro un'area che potremmo definire naturale bacino di reclutamento da parte di una persona o di un'istituzione scolastica che vi esercita la propria forza d'attrazione, e vere e proprie peregrinazioni a lungo raggio, scaturite da motivazioni più squisitamente intellettuali, dal desiderio di confrontarsi con qualche celebre maestro e con qualche prestigioso *Studium*, benché sia incompleta la geografia di queste reti scolastiche [15]. Potremmo anche parlare di una sorta di viaggio della giovinezza e della maturità, se i tempi ed i modi dell'apprendimento in età medievale non fossero estremamente labili e soggettivi, tali da non contemplare nei *curricula* scolastici la variabile dell'età.

Anteriormente al secolo XII sono quasi esclusivamente ecclesiastici coloro che, come studenti prima e docenti dopo, abbandonano la patria, compiono viaggi e soggiorni in paesi diversi per lingua e costumi, pur supportati dal comune contesto culturale.

[14] C. Frova, *Le istituzioni scolastiche* ... cit., p. 284.

[15] J. Verger, *Géographie universitaire et mobilité étudiante au Moyen Age: quelques remarques*, in *Ecoles et vie intellectuelle à Lousanne au Moyen Age*, a cura di A. Paravicini Bagliani, Lousanne 1987, pp. 9-24, Idem, *Peregrinatio academica* ... cit., pp. 109-110; H. De Ridder Symoens, *Mobility*, in *A History of the University in Europe. 1. Universities in the Middle Ages*, a cura di H. De Ridder Symoens, Cambridge 1992, pp. 280-304.

Particolarmente eloquenti in proposito sono la carriera degli studi di Gerberto d'Aurillac [16], le peripezie scolastiche di Abbone di Fleury [17], di Ademaro di Chabannes [18] e di Richero di Saint Remy [19], le vicende di Lanfranco di Pavia che si porta dietro a Bec parecchi scolari [20] o ancora l'itinerario intellettuale degli inglesi Giovanni di Salisbury e Daniele di Morley [21]. A partire dal secolo XII con altri ecclesiastici, capostipiti di quella massa irrequieta di chierici in perenne movimento alla ricerca di una loro precisa identità, genericamente indicati con il nome collettivo di chierici vaganti o di goliardi, percorrono le strade del sapere anche laici, in qualità di scolari o di maestri, pronti a compiere lunghi spostamenti non solo per soddisfare i bisogni dello spirito, ma per tentare la conquista di professioni e posizioni più gratificanti in una società divenuta meno rigida e gerarchica.

Questi spostamenti studenteschi si impongono all'attenzione dei contemporanei e finiscono per suscitare reazioni in genere negative, come in quel monaco francese del secolo XII il quale condanna le peregrinazioni intellettuali che portano gli studenti a Parigi per apprendere le arti liberali, ad Orleans per i classici, a Salerno per la medicina, a Toledo per la magia, ma da nessuna parte per le buone maniere e la condotta morale [22].

[16] Cfr. da ultimo *Autour de Gerbert d'Aurillac. Le pape de l'an mil*, a cura di O. GUYOTJEANNIN, Paris 1996.

[17] AIMOINUS MONACUS, *Vita sancti Abbonis*, in MIGNE, PL 139, Parisiis 1853, col. 390.

[18] ADEMARUS CHABANNENSIS, *Historia Francorum*, in MIGNE, PL, 141, Parisiis 1853, coll. 107-108.

[19] RICHERIUS SANCTI REMIGII MONACHUS, *Historia Francorum*, ed. R. LATOUCHE, («Classiques de l'histoire de France au Moyen Age», 12), Paris 1937. Richero inserì nella sua storia il resoconto del viaggio ricco di annotazioni che intorno al 991 aveva intrapreso da Reims verso Chartres, sul quale ritornerò più avanti. Le vicende di Richero sono scelte come esemplari per un viaggio d'istruzione nel medioevo da A. BORST, *Forme di vita nel medioevo* (tit.orig. *Lebensformen in Mittelalter*, Frankfurt-Berlin 1973), Napoli 1988, pp. 153-158. Questi tre autori ci sono stati segnalati da Carla Frova alla quale devo altre preziose informazioni.

[20] M. OLDONI, *La scuola di Lanfranco*, in *Lanfranco di Pavia e l'Europa del secolo XI*, a cura di G. D'ONOFRIO, Roma 1993, pp. 629-658.

[21] Le vicende di Giovanni sono narrate da C.H. HASKINS, *La rinascita del dodicesimo secolo* (tit.orig. *The Renaissance of the 12th Century*, Cleveland-New York 1968), Bologna 1972, pp. 310-318. La carriera di Daniele è ripercorsa da J. LE GOFF, *Gli intellettuali* ... cit., pp. 20-21.

[22] Il passo è riportato in C.H. HASKINS, *L'origine dell'università* ... cit., p. 78 e ripreso da altri.

La mobilità scolastica è notevolmente incrementata dal sorgere delle università perché è implicita nel termine stesso di *universitas* l'idea dello studente forestiero e il viaggio diventa la componente essenziale nella formazione di quella «discere turba volens», gravitante all'inizio soprattutto su Bologna, che rimane per tutto il medioevo il polo di attrazione per la popolazione studentesca aspirante a possedere il diritto, la scienza lucrativa per eccellenza, nonostante dal Duecento sia in atto una provincializzazione del corpo docente ed un forte ancoraggio alla città [23].

L'approdo a d una sede universitaria famosa diventa la vocazione e la meta finale del viaggio, perché solo lì si possono conseguire i gradi accademici e contrarre amicizie o conoscenze utili a far carriera, come dimostra la biografia di fine Duecento di Enrico di Kirchberg, un giovane studente di Turingia che, dopo gli studi nella città natia, con il grado di chierico si reca a Parigi per apprendere la teologia, punta poi su Bologna e su Padova per impossessarsi del diritto e ritorna dopo quindici anni di peregrinazioni scolastiche a Erfurt, ove con il titolo di «doctor in decretalibus» diventa avvocato della comunità cittadina [24]. Di queste migrazioni, del cosiddetto *iter Italicum*, sono protagonisti soprattutto tedeschi, inglesi, nordici, francesi che passano le Alpi per apprendere il diritto. Al di là delle Alpi il fenomeno rimane meno appariscente, circoscritto ad un'area di reclutamento e ad un bacino d'utenza geograficamente limitato: Parigi e la facoltà di teologia esercitano comunque sui chierici un forte richiamo [25], con un flusso migratorio che ha più poli e direzioni, perché uno dei requisiti dello studente universitario rimane quello di studiare *in terra aliena* [26].

[23] La bibliografia su questa università è particolarmente ricca, dopo le recenti celebrazioni: per un bilancio G. ARNALDI, *A Bologna tra maestri e studenti*, in *Le università dell'Europa. La nascita delle università*, a cura di G.P. BRIZZI-J. VERGER, Milano 1990, ora in *Il pragmatismo degli intellettuali. Origini e primi sviluppi dell'istruzione universitaria*, a cura di R. GRECI, Torino 1996, pp. 105-124; A.I. PINI, *Federico II, lo Studio di Bologna e il falso teodosiano*, ora in *Il pragmatismo* ... cit., pp. 67-89.

[24] Sulla biografia esemplare di Enrico descritta in un anonimo poemetto tedesco del secolo XIII dovuto al maestro Enrico von Kirchenberg, l'*Occultus Erfodiensis*, ripetutamente citata ed utilizzata, A.I. PINI, «*Discere turba volens*» ... cit., pp. 60-61; L. SALERNO, *Erfurt*, in *Antiche università d'Europa. Storia e personaggi degli atenei* ... cit., pp. 154-161.

[25] A.L. GABRIEL, *Garlandia, Studies in the History of the Mediaeval University*, Notre Dame-Indiana 1969, pp. 1-37.

[26] È questa l'opinione espressa nel *Salutatorium* da Bono da Lucca, un maestro di fine Duecento dello studio bolognese in quale la giustifica facendo ricorso a

Dopo l'approdo nella città universitaria, "terra di conquista" per lo studente, la situazione psicologica di sentirsi soli, forestieri o stranieri, con problemi di ordine pratico connessi alla sistemazione, al pagamento dei maestri, alla tutela nei confronti dei pubblici poteri, favorisce spontanee forme di solidarietà e di aggregazioni tra gli studenti che frequentano uno stesso docente e porta alla costituzione delle *nationes* che sono alla base dello *Studium* [27], ragion per cui la figura dello studente forestiero è imprescindibile dalla storia dell'università oltre che da quella della città che l'accoglie. I comuni legami di provenienza, di lingua, di costumi sono alla base delle *nationes* di cui fanno ovviamente parte solo i non cittadini, gli studenti forestieri o stranieri che non possono godere dei diritti connessi a questo *status*, che hanno alle spalle un'esperienza di viaggio talora lunga e travagliata. La vocazione alla mobilità, sostenuta da allettanti richiami delle istituzioni, alimenta anche la nascita di altri *Studia*, quasi tutti per diaspora da Bologna (Vicenza nel 1204, Padova nel 1222, Vercelli nel 1228), nell'area lombarda durante il primo Duecento ed un secolo dopo in area toscana (Siena, Firenze, Perugia, Pisa, Arezzo) [28].

paragoni biblici: «come Abramo non poté avere un figlio legittimo nella propria patria, così lo scolaro che decidesse di studiare a casa propria non raggiungerà mai il suo scopo a causa dei molti fastidi ed impegni che gli procureranno i parenti». La citazione è tratta da A.I. PINI, *Scolari ricchi e scolari poveri tra medioevo ed età moderna*, in *Le università dell'Europa. Gli uomini e i luoghi* ... cit., p. 161.

[27] P. KIBRE, *The Nations in the Mediaeval Universities*, Cambridge (Mass.) 1948; A.B. COBBAN, *The Medieval Universities: their Development and Organisation*, London 1975; R. GRECI, *L'associazionismo degli studenti dalle origini alla fine del XIV secolo*, in *Studenti e università* ... cit., pp. 15-44; C. FROVA, *L'Europa vista dai centri universitari* ... cit., pp. 380-388.

[28] H. RASHDALL, *The Universities of Europe in the Middle Ages*, Oxford 1895, n.ed. a cura di F.M. POWICKE-A.B. EMDEN, Oxford 1936-54, II, pp. 5-51; J.K. HYDE, *Universities and Cities in Medieval Italy*, in *The University and the City* ... cit., pp. 13-21. Su talune università in particolare G. ARNALDI, *Il primo secolo della Studio di Padova*, in *Storia della cultura veneta*. II. *Il Trecento*, Vicenza 1976, pp. 1-18; IDEM, *Le origini dello studio di Padova. Dalla migrazione universitaria del 1222 alla fine del periodo ezzeliniano*, in «La cultura», XV (1977), pp. 388-431; G. FIORAVANTI, *Università e città: cultura umanistica e cultura scolastica a Siena nel '400*, Firenze 1981; *L'università di Vercelli nel medioevo*, Atti del 2° congresso storico, Vercelli 1994; G. PETTI Balbi, *Felix viguit Studium: l'organizzazione degli studenti e dei dottori a Parma nel Quattrocento*, in *Università in Europa. Le istituzioni universitarie dal medioevo ai nostri giorni*, a cura di A. ROMANO, Soveria Mannelli 1995, pp. 37-50; I. NASO, *Lo «studium» di Vercelli nel medioevo*, in *ivi*, pp. 227-238; G. NICOLAY, *Forme di studi medievali. Spunti di riflessione intorno al caso aretino*, Arezzo 1992; P. NARDI, *L'insegnamento superiore a Siena nei secoli XI-XIV. Tentativi e realizzazioni dalle origini alla fondazione dello Studio generale*, Milano 1996.

Della mobilità studentesca, diventato anche quantitativamente un fenomeno appariscente e vistoso, prendono coscienza le istituzioni che praticano soluzioni contrastanti con provvedimenti atti a tutelare e quindi indirettamente a favorire o a reprimere l'esperienza del viaggio e degli studi *in terra aliena*. Da un lato il celebre intervento di Federico I del 1155 che assicura protezione e privilegi a tutti gli studenti che per amore degli studi si fanno pellegrini e poveri, «qui studiorum causa peregrinantur...amore scientie facti exules, de divitibus pauperes semetipsos exinaniunt, vita sua omnibus periculis exponunt» [29]; dall'altro l'altrettanto famoso intervento di Federico II del 1224 per impedire che coloro i quali sono affamati di scienza siano costretti ad intraprendere peregrinazioni e andare mendicando in terra straniera: «neque compellantur ad investigandas scientias peregrinationes expetere et in alienis regionibus mendicare» [30]. È fuor di luogo insistere su questi due documenti cardini nella storia universitaria che si collocano cronologicamente nello spartiacque tra nascita delle università spontanee e delle università di fondazione: ma non è fuori di luogo sottolineare come Federico II ricordi proprio gli inconvenienti ed i disagi a cui sono esposti nei loro viaggi gli studenti che percorrendo terre lontane sono spogliati dei loro beni e delle loro fortune. Proprio la volontà di metterli al sicuro dalle insidie dei briganti e di far frequentare scuole con minori spese e spostamenti più brevi viene sbandierata con altri argomenti dall'imperatore per giustificare la sua politica scolastica in realtà motivata da intenti di natura squisitamente politico-territoriali.

[29] Per la celebre costituzione *Habita, Friderici I imperatoris privilegium scholasticum*, ed. L. WEILAND, in M.G.H., *Legum* IV/1, Hannover 1893, rist. 1963, p. 114. Cfr. in proposito P. KIBRE, *Scholary Privileges in the Middle Ages. The Rights privileges and immunities of scholars and university of Bologna, Padua, Paris and Oxford*, London 1961.

[30] La disposizione federiciana è in RYCCARDI DE SANCTO GERMANO NOTARII *Chronica*, ed. G.A. GARUFI, in «RIS», VII/2, Bologna 1936-38. Sulla tradizione del documento, G. ARNALDI, *Fondazione e rifondazione dello studio di Napoli in età sveva*, in *Università e società nei secoli XII-XVI*, Pistoia 1983, pp. 81-105, ora in *Il pragmatismo degli intellettuali* cit., pp. 105-124; F. DELLE DONNE, *La fondazione dello Studium di Napoli: nota sulle circolari del 1224 e del 1234*, in «Atti dell'Accademia Pontaniana», 42 (1993), pp. 179-197; L. CAPO, *Federico II e lo studium di Napoli*, in *Studi in onore di Girolamo Arnaldi*, Roma, in corso di stampa.

Si possono richiamare altri provvedimenti legislativi che attestano, da un lato, il favore delle istituzioni per l'internazionalità degli studi e le peregrinazioni degli studenti e dei maestri, come il provvedimento di Filippo II Augusto del 1200 in favore degli *scholares Parisienses* [31] o il quasi coevo documento papale del 1229 in favore di Tolosa [32] e, dall'altro, le iniziative più tarde per disciplinare il flusso studentesco ed ancorarlo ad una sola sede elevata a bacino d'utenza di una regione o di uno stato, come quelle viscontee in favore di Pavia a partire del 1361 o quelle di Venezia in favore di Padova del 1406 che puntano alla regionalizzazione delle università e ad un insegnamento inserito in un contesto decisamente nazionale [33].

Il maggior controllo delle città e dei principi sulla mobilità e sul sistema scolastico, la regionalizzazione del reclutamento universitario non determinano il declino delle peregrinazioni studentesche, anche se ne mutano la fisionomia. Favoriscono la mobilità interna a seguito della possibilità di accesso di un maggior numero di utenti, soprattutto di coloro che per estrazione sociale e censo non possono permettersi costosi soggiorni all'estero, ma non riescono ad estirpare i caratteri di universalismo della cultura, l'uniformità del sistema scolastico, la forza di richiamo esercitata su discenti e docenti dalle università più antiche, soprattutto della penisola italiana [34].

I rischi, i pericoli, i costi del viaggio sono temi frequenti delle peregrinazioni scolastiche al punto da diventare quasi retorici

[31] J. VERGER, *Des écoles à l'université: la mutation institutionelle*, in *La France de Philippe Auguste. Le temps des mutations*, a cura di R.H. BAUTIER, Paris 1981, pp. 817-845.

[32] Il passo molto noto, tratto dalla lettera circolare dell'*universitas magistrorum et scholarium* di Tolosa, è in G. ARNALDI, *Fondazione e rifondazione* ... cit., p. 92.

[33] Sull'origine problematica di molte università, cfr. i lavori complessivi citati alle note precedenti, a cui si può aggiungere G. SILVANO, *Stato, territorio e istituzioni: lo «studio generale» a Padova, Pavia e Pisa al tempo di Lorenzo il Magnifico*, in *La Toscana al tempo di Lorenzo il Magnifico*, Pisa 1996, pp. 981-994.

[34] Sulle università principesche, in particolare italiane, si vedano i giudizi critici e la rivisitazione bibliografica in A. DE BENEDICTIS, *Poteri politici e università in Italia in età medievale e moderna (secc. XV-XVIII)*, in *I poteri politici e il mondo universitario (XIII-XX secolo)*, a cura di A. ROMANO-J. VERGER, Soveria Mannelli 1994, pp. 35-65. Sugli studenti, A.L. TROMBETTI BUDRIESI, *Vita studentesca nelle università italiane nel XV secolo*, in *Spettacoli studenteschi nell'Europa umanistica*, Roma 1998, pp. 19-54.

luoghi comuni o *topoi* letterari, come dimostrano la letteratura goliardica, i modelli ed i formulari di corrispondenza, i manuali per il perfetto studente, le orazioni dottorali, le lettere degli stessi protagonisti che quasi sempre ingigantiscono la realtà per spillare quattrini con cui prolungare la vacanza scolastica. Spesso è questa una scelta obbligata che li porta a trasformarsi in chierici per raggiungere le condizioni materiali più idonee allo studio.

Spesso sono i genitori che, reputando un buon investimento per il futuro l'acquisizione della dottrina ed il conseguimento di una licenza, soprattutto in diritto, favoriscono l'allontanamento del giovane concedendogli i mezzi per affrontare viaggio e soggiorno. E talora dietro il viaggio di uno studente stanno non solo le legittime aspettative di un genitore, ma quelle dell'intera famiglia e del parentado, come dimostrano il caso del figlio primogenito del giudice padovano Manzio inviato a Bologna per studiare diritto [35] o del polacco Sulislao canonico di Cracovia che poté studiare a Padova perché il padre e lo zio provvidero alla sue necessità vendendo per 100 marchi d'argento la *villa*, il centro rurale, di Szczyrzyce intorno al 1230 [36] o un modello di lettera di Buoncompagno da Signa in cui ben venti persone appaiono sottoscrittori di una lettera indirizzata ad un giovane per indurlo ad impegnarsi negli studi sostenuti finanziariamente da tutti loro [37].

Più spesso si tratta di una scelta libera e volontaria, a cui non sono comunque estranei i suggerimenti ed i consigli di qualche maestro o di qualche parente. Nonostante obiettive e reali difficoltà, lo studente affronta con entusiasmo il distacco da casa, il viaggio, l'avventura, il soggiorno *in terra aliena*, non solo per apprendere, ma anche per liberarsi dalla tutela paterna o vescovile, da tutte quelle costrizioni che la famiglia o la società gli impongono, per respirare l'aria della città e godere dei privilegi riconosciuti a questi uccelli migratori, come li definisce il Moulin [38]. Il Verger ha segnalato il caso di Giovanni di Jenstejn, figlio di un facoltoso consigliere del re di Francia che, dopo aver iniziato gli studi a Praga, dal 1373 intraprese un viaggio di studi di due anni che lo portò a

[35] G. ARNALDI, *Studenti e professori nell'Italia del secolo XIII: la prospettiva degli studi «in terra aliena»*, in «La cultura», XX (1982), p. 415.

[36] G. ARNALDI, *Le origini dello studio* ... cit., p. 417.

[37] A.I. PINI, *«Discere turba volens»* ... cit., p. 76.

[38] L. MOULIN, *La vita degli studenti* ... cit., p. 105.

Padova, Bologna, Montpellier, Parigi, a studiare arti liberali e diritto canonico, senza raggiungere però il dottorato [39]. Si può ricordare anche il cretese Giovanni Michiel che abbandona i genitori generosi, la patria, culla di Giove, ed ogni delizia per il regno della scienza portandosi in Italia ove, dopo un lungo periodo di studio trascorso a Pavia, Piacenza, Bologna, si addottora infine a Padova [40].

Per quanto attiene alle modalità del viaggio, gli itinerari da percorrere sono in prevalenza terrestri, anche perché le maggiori sedi universitarie sono collegate ad antiche strade romane; tuttavia nel 1472 tra le giustificazioni addotte da Lorenzo il Magnifico per trasferire lo studio generale da Firenze a Pisa vi è anche quella della maggior facilità di accesso alla città per via di mare [41], sulla scia di quelle opportunità di natura logistica ed ambientale già reclamizzate da Federico II [42] e riprese ad esempio da Giacomo II d'Aragona il quale all'atto della fondazione dell'università di Lerida nel 1300 dichiara di voler impedire con questo atto che i propri sudditi desiderosi di sapere debbano «mendicarlo» in terre lontane [43]. Si percorrono da 30 a 40 chilometri al giorno a piedi e da 50 a 60 a cavallo [44]. Per ragioni di sicurezza gli studenti si aggregano talora a carovane di mercanti e di pellegrini o si pongono al seguito di qualche personaggio di rango. In genere però, almeno a livello

[39] J. VERGER, *Peregrinatio academica* ... cit., p. 120: nonostante la mancata laurea Giovanni divenne comunque prima vescovo di Meissen e poi arcivescovo di Praga e gran protettore della locale università.

[40] *Oratio in conventu domini Iohannis Michael de Venetiis*, ancora inedita, segnalatami da C. Frova, conservata in un manoscritto quattrocentesco della Biblioteca Angelica di Roma, n. 1139. Si può concludere questa rassegna che vanta molti protagonisti con il celebre Thomas Platter che all'inizio del '500 dal natio villaggio alpino e dall'esperienza di pastorello, attraverso molteplici esperienze "scolastiche" in Germania ed in Svizzera come servitore di studenti e poi come maestro di scuola, giunge ad essere rettore del ginnasio di Basilea: T. PLATTER, *La mia vita 1505-1585*, trad. ital. a cura di G.O. BRAVI, Bergamo 1988.

[41] E. GARIN, *La concezione dell'università in Italia*, in *Les Universitès Européennes du XIV au XVIII siècle. Aspects et problèmes*, Genéve 1967, ora in *Il pragmatismo degli intellettuali* ... cit., p. 172.

[42] Viene scelta Napoli perché città amenissima, un luogo dove vi è abbondanza di beni, dove le case sono sufficientemente ampie e spaziose, dove il carattere degli abitanti è accogliente, dove è facile trasportare per terra e per mare quanto è necessario alla vita degli uomini: cfr. nota 30.

[43] L. MOULIN, *La vita degli studenti* ... cit., pp. 183-184.

[44] H. DE RIDDER SYMOENS, *Mobility* ... cit., p. 300.

progettuale, il viaggio dello studente è senza guida, è isolato e punta ad una sola meta, differenziandosi in questa sua individualità dai viaggi collettivi e guidati dei pellegrini e talora dei mercanti.

La strada è quasi sempre difficile, poco sicura, esposta alle insidie delle natura, degli uomini, delle prostitute, infestata da briganti e ladroni i quali non mostrano alcun rispetto per il salvacondotto che talora lo studente si fa rilasciare per attestare la sua condizione di pellegrino per motivi di studio e quindi posto sotto la protezione imperiale. I briganti mirano ad impadronirsi del danaro, dei gioielli, degli indumenti, dei ricchi panni che spesso gli studenti portano con sé per tramutarli poi in moneta locale, come già afferma l'autore dei *Gesta Frederici* [45]. Nel viaggio oltre che dagli animali che servono al trasporto delle masserizie e dai *famuli* gli studenti si fanno accompagnare da cose care, come il porcospino che in prossimità di Bologna un albergatore rubò nel 1284 ad uno studente polacco che reclama un risarcimento di 40 lire [46]. Così se Richero aveva descritto con dovizia le peripezie del suo viaggio verso Meaux con un servo ed una bestia da soma, in una notte scura e tempestosa, inesperto della strada e sotto la pioggia, conclusosi però felicemente [47], uno studente diretto a Bologna scrive al padre di essere stato assalito durante l'attraversamento delle Alpi da alcuni ladroni che gli hanno rubato danaro, libri, vestiti e cavalli, lasciandolo nudo ferito e disperato [48]. Si potrebbero ricordare altri episodi analoghi, perpetrati ai danni di studenti che scendono in Italia, derubati lungo la strada per Bologna o nelle locande in cui fanno sosta, episodi che inducono le autorità a prendere severi provvedimenti contro coloro che cercano di ostacolare l'afflusso degli studenti forestieri [49].

Dal tardo Duecento la mobilità scolastica è sostenuta dai collegi universitari [50], dai benefici trasformati in assegni di studio

[45] *Gesta di Federico I in Italia*, ed. E. MONACI, I, Roma 1887, vv. 456-504.

[46] L'episodio è citato in A.I. PINI, «*Discere turba volens*» ... cit., p. 128.

[47] Cfr. nota 19.

[48] A.I. Pini, «*Discere turba volens*» ... cit., p. 77.

[49] *Ivi*, pp. 77-78.

[50] Sui collegi, A.L. GABRIEL, *Garlandia* ... cit., pp. 211-223; G.P. BRIZZI, *I collegi per borsisti e lo Studio bolognese. Caratteri ed evoluzione di una istituzione educativo-assistenziale fra XIII e XVIII secolo*, in «Studi e memorie per la storia dell'università di Bologna», n.s. IV (1984), pp. 11-31; IDEM, *Studenti, collegi, università*, in *Le università dell'Europa. Gli uomini e i luoghi* ... cit., pp. 191-217; L. MOULIN, *La vita degli studenti* ... cit., pp. 20-21; I. NASO, *Studio, disciplina e preghiera. I collegi*

per gli ecclesiastici [51], dalle borse delle città d'origine [52] o dalla munificenza dei laici, come il giudice padovano Lemizio che nel 1241 provvede largamente ai bisogni degli studenti stranieri residenti a Padova [53] o i membri dell'albergo Pallavicini per gli studenti genovesi poveri [54]. I collegi non sono però sufficienti a contenere tutti gli studenti *pauperes*, costretti quindi a passare da una residenza ad un'altra, e proprio il vagabondaggio in città, motivato dall'insufficienza degli alloggi, viene indicato come causa di tutti gli scandali che gli studenti scozzesi i quali hanno intrapreso l'*iter Gallicum* provocano a Parigi [55].

Più laconiche sono le fonti sul viaggio di ritorno, a conclusione di un periodo di studi che ha plasmato gli studenti non solo intellettualmente, forse perché molti sono restii ad abbandonare le peregrinazione, questo stile di vita, che ricordano con grande nostalgia e rimpianto, proponendosi quasi come studenti a vita. In genere fanno riferimento ai libri, talora costosi, che riportano con sé [56], come status symbol, come tangibile segno della scienza

universitari a Torino nel Quattrocento, in «Quaderni di storia dell'Università di Torino», 2 (1997-98), pp. 211-240.

[51] J. VERGER, *Studia et universités*, in *Le scuole degli ordini mendicanti (secoli XII-XIV)*, Todi 1978, pp. 173-204; O. CONDORELLI, *Clerici peregrini. Aspetti giuridici della mobilità clericale nei secoli XII-XIV*, Roma 1995.

[52] J. LE GOFF, *Spese universitarie a Padova*, in «Mélanges d'archéologie et d'histoire», LXVIII (1956), ora in *Tempo della chiesa* ... cit., pp. 115-131.

[53] G. ARNALDI, *Studenti e professori nell'Italia del secolo XIII* ... cit., p. 415.

[54] Nel 1456 riservano nei registri del Banco di San Giorgio la somma di 1800 lire «ad manutendum pauperes studentes qui studuerunt extra Ianuam in legibus et medicinis»: J. HEERS, *L'enseignement et la formation culturelle des hommes d'affaires en Méditerranée à la fin du moyen age*, in *L'enseignement en Islam et en Occident au Moyen Age*, in «Revue d'ètudes islamiques», XLIV (1976), pp. 234-235.

[55] H. DE RIDDER SYMOENS, *Mobility* ... cit., pp. 294-295. Sulla figura e la condizione degli studenti poveri, A.I. PINI, *Scolari ricchi e poveri* ... cit.

[56] Sui libri che gli studenti portavano fuori dalla città universitaria dovevano pagare una tassa ed essere muniti di una dichiarazione del loro rettore (*buleta*), anche se erano dichiarati di uso personale. Quando invece arrivavano con i loro testi erano immuni da tassazione. I libri appartenuti agli studenti sono particolarmente interessanti per talune note di possesso o per informazioni personali che talora riguardano anche il viaggio del loro proprietario; L. GARGAN, *L'enigmatico «conduxit». Libri e dogana a Padova tra Tre e Quattrocento*, in «Quaderni per la storia dell'Università di Padova», 16 (1983), pp. 1-41; IDEM, *Libri, librerie e biblioteche*, in *I luoghi dell'insegnamento nell'Italia medioevale*, Galatina 1989, pp. 219-246. In quest'ottica cfr. anche A. SOTTILI, *Lauree padovane (1451-1470) e pavesi (1450-1457)*, in «Annali di storia dell'educazione e delle istituzioni scolastiche», 4 (1997), pp. 167-193.

acquisita, come "visibilità" sociale più che come testi di uso professionale o strumenti di lavoro. Contro questa ostentazione di una scienza talora sbandierata e non posseduta si scaglia un predicatore ricordando il caso dello studente il cui cavallo era caduto in acqua portandosi dietro i libri e lasciandolo per così dire privo di dottrina: «Che sapere è questo se può essere rubato dai ladri, divorato dai topo e dalle tarme, distrutto dal fuoco o dall'acqua?» [57]. Manca comunque una documentazione completa su questi aspetti dei comportamenti studenteschi, mentre esiste una certa letteratura sul reclutamento geografico, sulla composizione socio-economica delle varie *nationes*, sulla regionalizzazione delle università in età basso medievale, fenomeni questi che coinvolgono anche i maestri [58].

Per quanto attiene a questi ultimi sono gli stessi maestri o professori, soprattutto di grammatica e di retorica, a parlare di sé, a lasciarci informazioni sui loro viaggi, come Buoncompagno per Bologna, Giovanni di Garlandia per Parigi, Lorenzo d'Aquileia per Napoli [59], i quali si soffermano però sui metodi di insegnamento, sui programmi, sui loro successi piuttosto che sulle vicende biografiche, all'interno delle quali sono segmenti importanti nella formazione scolastica e professionale viaggi o spostamenti. Siamo informati sulla mobilità dei maestri non universitari soprattutto attraverso le "condotte" largamente praticate da città e comunità in favore di maestri di grammatica o d'abaco attratti da un ingaggio pubblico ritenuto più sicuro e puntuale dei precari onorari pagati dai genitori o dagli studenti: sono però fenomeni geograficamente limitati, che alimentano una mobilità interna e non comportano una vera e propria esperienza di viaggio.

I maestri assurgono ad una posizione sociale ed economica più qualificata dopo la nascita delle università che riservano loro

[57] L'espressione è tratta da C.H. HASKINS, *L'origine dell'università* ... cit., p. 67. Si può ricordare in proposito anche l'anonimo poemetto della fine del Duecento in cui il protagonista dice di aver perso al gioco tutti i suoi libri, sacri e profani, in varie città della Francia durante le sue peregrinazioni studentesche: L. BORGHI CEDRINI, *Per una lettura «continua» dell'837 (ms. f.fr. Bibl. Nat. di Parigi): il Department des livres*, in «Studi testuali», 3 (1994), pp. 115-160.

[58] *Histoire sociale des populations étudiantes*, a cura di D. JULIA-J. REVEL-R. CHARTIER, I, Paris 1986; C. FROVA, *Le università medievali, fenomeno europeo*, in *Letteratura e vita intellettuale*, a cura di F. BRUNI, Torino 1993, pp. 21-41.

[59] C.H. HASKINS, *L'origine dell'università* ... cit., p. 55.

autorità ed una sorta di controllo sugli studenti: per assicurarsi un largo seguito ed i relativi onorari, si instaura una forte concorrenza, senza esclusione di colpi, tra i maestri che si spostano da una città all'altra e cercano di affermarsi nelle sedi più affollate e prestigiose, *in primis* Bologna o Parigi, ove spesso hanno trascorso la loro vita di studio, come rivelano i *rotuli* o *ruoli* superstiti delle università e ancora più eloquentemente Giovanni di Salisbury quando scrive: «Ieri pueri ed oggi maestri, ieri indisciplinati sottoposti alla ferula, oggi in toga insegnano dall'alto della cattedra» [60]. Tra i molti percorsi scolastici da studente a maestro si può ricordare quello abbastanza intricato del celebre Giovanni Conversini da Ravenna costellato da vari spostamenti come maestro di scuola e funzionario dell'amministrazione veneziana. Inizia ad insegnare a Bologna nel 1364, per trasferirsi come maestro libero o condotto a Ferrara, Treviso, Ravenna, Conegliano, Belluno, prima di approdare a Padova e poi a Venezia ove nel 1382 apre una propria scuola di grammatica di successo. Entrato al servizio anche della Serenissima si porta in Dalmazia, Udine, ancora Padova e Venezia, muovendosi sempre nell'ambiente della scuola e dell'amministrazione, intrecciando attività scolastica e cancelleresca [61]. Interessante è anche la carriera dell'agostianiano Paolo Veneto. Dopo aver frequentato lo Studio domenicano di Padova, viene inviato dall'Ordine ad Oxford ove completa gli studi tra il 1390 ed il '95. Ritornato a Padova con il titolo di «magister artium et theologie», dal 1408 è promotore dell'Università ed inizia una brillante carriera accademica, spesso inframezzata da incarichi affidategli dalla Serenissima. Oggetto di sospetti e di accuse è costretto a lasciare Venezia e si trasferisce a Siena, Bologna, Roma, Perugia ove viene variamente impegnato anche nell'insegnamento [62]. Due biografie esemplari per una serie di considerazioni.

Innanzi tutto rivela il fenomeno del frequente reclutamento dei maestri nell'amministrazione o nell'impiego al servizio delle istituzioni in qualità di ambasciatori o di legati, incarichi che determinano spostamenti e viaggi soprattutto per i dottori di diritto, non

[60] L. MOULIN, *La vita degli studenti* ... cit., p. 127. Cfr. anche K.S.B. KEATS ROHAN, *John of Salisbury and Education in Twelfth Century Paris from Account of the Metalogicon*, in «History of Universities», (1986-87), pp. 1-45.

[61] G. ORTALLI, *Scuole, maestri e istruzione di base* ... cit., pp. 92-94.

[62] C. FROVA-R. NIGRI, *Un'orazione universitaria di Paolo Veneto*, in «Annali di storia delle università italiane», 2 (1998), pp. 191-197.

motivati direttamente *causa studii*, anche se praticati da persone utilizzate proprio per la loro posizione accademica. Per quanto attratti da sedi universitarie di grande prestigio e tradizione, i maestri non esauriscono infatti nell'insegnamento e nello studio le loro ambizioni e mirano a fare del titolo lo strumento per partecipare alla vita civile ed un mezzo di affermazione sociale, con un'autocoscienza di sé che esula dal mondo scolastico [63].

Si capisce perché le istituzioni, *in primis* quelle universitarie, impongano ai maestri l'obbligo di non abbandonare la sede d'insegnamento se non dopo aver terminato gli esami o dopo un congruo periodo di tempo e provvedano direttamente al pagamento del loro salario cercando con questi provvedimenti di ancorare maestri e studenti ad una precisa realtà cittadina per evitare che i maestri si disperdano «come fossero grano» [64]. È ovvio che la situazione dei maestri è diversa a seconda se si trovano ad agire in sedi ove sul modello bolognese vige l'*universitas scholarium* e decisivo è il potere studentesco o in sedi «magistrali» ove sull'esempio parigino il potere è saldamente nello loro mani.

In balia degli studenti e delle loro *nationes*, delle autorità civili e religiose, i maestri hanno come unica arma di difesa la minaccia dell'esodo o della diaspora. Possiedono ed elargiscono la scienza, parlano e dominano il latino che è la lingua internazionale del mondo scolastico e permette di spostarsi là dove trovano maggiori opportunità anche perché la protezione, che il papato accorda alle università, conferisce autonomia ed incrementa il senso della loro vocazione universale, del resto riconosciuta dal comune di Bologna quando nel 1395 assegna una sorta di pensione ai maestri dello Studio vecchi ed ammalati in considerazione del lustro apportato alla città con il loro magistero in «omnibus mundi partibus» [65].

In conclusione, mi pare di poter affermare che, nonostante la crescente attenzione alla storia dell'istruzione e delle università, sulla mobilità scolastica, sui viaggi di maestri e professori, molti quesiti attendano ancora risposta: condizione e modalità dei viaggi, tappe e percorsi, rischi e costi, durata ed esperienze, in quanto

[63] J. LE GOFF, *Quale coscienza l'Università medievale ha avuto di se stessa?*, in *Tempo della chiesa e tempo del mercante*, Torino 1977, pp. 153-170.

[64] L'espressione è in L. MOULIN, *La vita degli studenti* ..., p. 124.

[65] A.I. PINI, I *maestri dello studio* ... cit., p. 176.

talune situazioni particolari ben conosciute ed ampiamente sfruttate non possono essere generalizzate o diventare emblematiche per un fenomeno assai complesso.

Lo studente bassomedievale, figura certo complessa ed ambigua, si presenta comunque come il viaggiatore per eccellenza, esule e pellegrino, in consonanza con la mobilità del proprio tempo. È un individuo *faber sui*, che mira a conquistare scienza e potere *in terra aliena*, allentando i vincoli con la famiglia e con il proprio ambiente, con un'aspirazione alla libertà e all'indipendenza che riflette la crisi dei valori sociali tradizionali. Per la popolazione studentesca, di qualsiasi estrazione o provenienza, il viaggio è un'esperienza irripetibile, una tappa fondamentale non solo per la formazione spirituale, culturale professionale, ma per la vita, un periodo trascorso accanto a persone diverse accomunate da un unico strumento espressivo, il latino, da un'iniziale vocazione, il sapere, da uno *status* uniforme, quello di studente, da uno stile di vita e da atteggiamenti comuni, che si possono riassumere nel celebre «nos fuimus in Garlandia», frase in cui si condensa il rimpianto per l'esperienza studentesca e l'orgoglio di appartenere ad un'élite. Nel tempo mutano le prospettive degli studi, il carattere internazionale delle istituzioni universitarie, le modalità di reclutamento dei maestri: rimangono invariati l'uso di una sola lingua, il latino, e di un unico strumento didattico, il libro, e soprattutto rimane sempre necessario il viaggio, il distacco dalle proprie radici, come scelta di fondo per evadere dalla solita routine e conquistare il mondo, al punto che in un tardo romanzo picaresco la strada viene definita «maestra» designata a fungere da docente e da discente [66].

[66] Il romanzo anonimo *Lazarillo de Thormes*, scritto intorno al 1554, è ricordato da E. Livorni, *Scolari e maestri nella letteratura europea*, in *Le università dell'Europa. Gli uomini e i luoghi* ... cit., p. 248.

MARIA SERENA MAZZI
Ferrara

I VIAGGI DEI POVERI E DEGLI EMARGINATI

Anzitutto occorre prendere atto, in avvio, di un problema di definizioni, di concetti e di realtà che vi sono sottese, che titolo ed argomento di questo contributo pongono. Utilizzare la parola poveri e richiamare la nozione di povertà non semplifica immediatamente la comprensione, delimitando con sufficiente nitidezza i soggetti interessati da questa indagine; l'una e l'altra sono infatti poco precise, ambigue e inoltre fluttuanti nel lungo periodo. Non solo vi è stata infatti un'evoluzione semantica del termine ma esso ha aderito a fenomeni qualitativamente diversi nel tempo. Per quanto sia indispensabile dunque ricorrere a concetti generali quali quelli di povero e di povertà essi varranno come puri termini di riferimento, i cui limiti dovranno essere di volta in volta circoscritti. L'ampiezza e la vaghezza dei significati che ad essi si potrebbero attribuire sono infatti tali da indurre confusione e da appiattire in prospettiva caratteristiche, differenze, qualità, tutto riducendo a un'indeterminata e incerta uniformità. E tuttavia, occorre sottolinearlo, il richiamo alla prudenza metodologica nel riferirsi a fenomeni sociali di così grande spessore non potrà essere in questo caso altro che un breve cenno di ricordo, senza comportare di necessità un inserimento nella delicata e complessa questione della povertà medievale, che è anche ricco e dibattuto problema storiografico; e ancora senza entrare nel merito delle sostanziali e profonde differenze che in questo settore segnano il passaggio all'età moderna [1].

All'opportunità di precisare che cosa stia dietro questa etichetta anche troppo generica di poveri ed emarginati, almeno a quale realtà si intenda far riferimento in questo contesto, si accompagna la necessità di riflettere su quale significato possano rivestire per simili categorie di persone il termine e la nozione di viaggio. Tali

[1] Rinvio, per un primo orientamento bibliografico sulla questione, a M.S. Mazzi, *Gli inutili: miserabili e vagabondi*, in M.S. Mazzi, *Vita materiale e ceti subalterni nel Medioevo*, Alessandria 1991, pp. 159-180.

definizioni sono da intendersi in primo luogo in senso economico, con una precisa attinenza alla povertà dei mezzi a disposizione, alla penuria del sostentamento, all'intermittenza e alla precarietà del lavoro. E in senso sociale, con l'inclusione di coloro che non sono integrati organicamente nella società attraverso una identità, un ruolo lavorativo, una famiglia. Gli uni, i poveri di mezzi, sono poi spesso anche gli altri, gli isolati e i rifiutati. All'interno di questa marginalità sociale si potrebbero individuare delle categorie più specifiche: di marginalità giuridica (che coinvolge, per esempio, gli schiavi), religiosa (con riferimento agli ebrei, ai saraceni e agli eretici), morale (per quanto attiene alle prostitute), fisica (riguardante tutti gli invalidi, ciechi, muti, attratti) e infine anche di sesso, perché tutte le donne sono in condizione di inferiorità rispetto agli uomini [2].

Muovendo dall'individuazione di queste categorie si potrebbe anche definire una tipologia di potenziali viaggiatori. Anzitutto i «poveri laboriosi», i disoccupati o i sottoccupati in cerca di lavoro; forse i giovani apprendisti e tutti coloro che vogliono conoscere tecniche diverse rispetto a quelle già imparate e che per non essere ancora inseriti stabilmente nel mondo del lavoro sono in una condizione di fragilità economica. Accanto a questi, una popolazione rurale niente affatto radicata sulla terra come si è finito per credere troppo a lungo e un insieme di persone che praticano in permanenza o saltuariamente i mestieri itineranti più vari: dal piccolo venditore ambulante al calderaio, all'attore, al cantastorie. Inoltre quanti vivono di elemosine, gli schiavi e i trasgressori della legge, gli altri marginali. Accade agli schiavi, per esempio, di essere spostati, smistati certo più di una volta nella vita: prima dal luogo di origine sulle piazze del mercato, poi verso la residenza del padrone, poi da un padrone all'altro, infine per fuggire dai padroni se appena si presenta l'occasione.

Ma già la semplice enunciazione di questa tipologia di viaggiatori possibili suscita qualche perplessità sul significato del termine viaggio e del relativo concetto. Si possono davvero definire viaggi questi spostamenti? Non li definirebbero meglio altre parole quali trasferimento, migrazione, vagabondaggio, sradicamento?

[2] Sull'individuazione di queste aree cfr. T.M. Vinyoles i Vidal, *La violencia marginal a les ciutats medievals (exemples a la Barcelona dels volts del 1400)*, in «Revista d'Història Medieval», 1 (1990) (*Violencia i marginació en la societat medieval*), pp. 155-177, qui 158-159.

Inoltre, non è forse vero che si associano alle più evidenti ragioni economiche anche sentimenti di inquietudine e di irrequietezza, soprattutto presso i giovani, come fattori predisponenti alla mobilità?

In realtà, se i viaggi dei poveri non ci appaiono come tali, ciò è dovuto in primo luogo proprio alla mancanza di notizie dirette (e quindi anche di studi specifici) sull'argomento. Il viaggio dei marginali in genere non è come quello dei pellegrini, dei mercanti, degli studenti, dei chierici e dei re, solo per citare alcuni dei protagonisti più classici e riconosciuti. Intanto, tranne eventuali, rarissime eccezioni, che non sono giunte fino a noi, o che comunque mi sfuggono del tutto, non si tratta di un viaggio narrato [3]. E perciò lo si intuisce appena, si desume da fonti indirette, a volte assolutamente estranee, si intravede negli interstizi di altri filoni di studio, fa capolino in maniera appena avvertibile accanto a quelli che sono i viaggi per eccellenza. In questo modo si finisce sempre per far riferimento a fenomeni altri di mobilità, geografica, economica, sociale, ma è quasi impossibile separare e delineare le caratteristiche attinenti al viaggio come fenomeno a sé stante.

Le non molte notizie che abbiamo in proposito derivano proprio da studi e da fonti che hanno con i viaggi solo punti di tangenza. Per ricordarne alcuni: in primo luogo, è intuibile, gli studi sulle migrazioni, diventati più numerosi in tempi recenti, e che mettono in

[3] Personalmente sono a conoscenza di un libro di viaggio in Terrasanta redatto da un contadino delle campagne fiorentine, ma purtroppo andato perduto. Nell'inventario di beni di Giovanni di Dietisalvi, del popolo di San Iacopo a Frascole in Valdisieve, compare ricordato «unum libricciolum de recordis passagii» (cfr. M.S. Mazzi-S. Raveggi, *Gli uomini e le cose nelle campagne fiorentine del Quattrocento*, Firenze 1983, p. 332 e pp. 332-338 per l'edizione completa del documento; inoltre, pp. 264-281 per notizie sulla composizione e le vicende della famiglia). Occorre precisare comunque che si trattava di un proprietario coltivatore benestante e di un personaggio a suo modo eminente nella piccola comunità, avendo ricoperto incarichi pubblici e dimostrato dimestichezza con la scrittura. In qualche libro di ricordi di persone di umile condizione si trova una menzione di pellegrinaggi, senza che si possa parlare però di vere e proprie scritture di viaggio: cfr. *Diario bolognese di Gaspare Nadi*, a cura di C. Ricci-A. Bacchi della Lega, Bologna 1981 (rist.anastatica dell'ed. del 1886), p. 43, dove si parla di un viaggio a Sant'Antonio di Vienne effettuato nel 1458. Tuttavia il Nadi non era un povero senza sostentamento ma una persona stabilmente occupata nell'edilizia. Su questi temi cfr. *Alfabetismo e cultura scritta nella storia della società italiana*, Perugia 1978; D. Balestracci, *Le memorie degli altri*, in *Cultura e società nell'Italia medievale, Studi per Paolo Brezzi*, Roma 1988, I, pp. 41-58.

evidenza ragioni, consistenza, caratteristiche dei movimenti migratori, esplorando anche realtà geografico-economiche particolari e contribuendo a costruire una mappa dei flussi europei [4]. Ancora, gli studi sul lavoro salariato [5] e sull'apprendistato e quelli sulla povertà, sull'assistenza, sugli ospedali e sulla rete di istituzioni caritative [6]. Di conseguenza ci vengono presentate e disponiamo

[4] Si veda, anche per un bilancio storiografico, il volume *Le migrazioni in Europa. Secoli XV-XVII* (Firenze 1994), che raccoglie gli atti del convegno svoltosi dal 3 all'8 maggio 1993 nell'ambito delle Settimane di Studio dell'Istituto «F. Datini» di Prato. In particolare la relazione introduttiva di Jean-Pierre Pousson (*De l'intéret de l'étude historique des mouvements migratoires européens du milieu du Moyen Age à la fin du XIX siècle*), alle pp. 21-43. Inoltre i volumi collettivi: *Les chemins de l'exil. Bouleversements de l'Est européen et Migrations vers l'Ouest à la fin du Moyen Age*, a cura di A. Ducellier-B. Imhaus-B. Doumerc-J. De Miceli, Paris 1992; *Coloniser au Moyen Age*, a cura di M. Balard-A. Ducellier, Paris 1995.

[5] I riferimenti bibliografici sono ormai molto numerosi. Per un'esemplificazione e una prima informazione rinvio ai seguenti volumi collettivi: *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Decimo Convegno internazionale (Pistoia, 9-13 ottobre 1981), Pistoia 1984; *Aspetti della vita economica medievale*, Atti del Convegno di studi nel X anniversario della morte di Federigo Melis (Firenze-Pisa-Prato, 10-14 marzo 1984), Firenze 1985; *Dentro la città. Stranieri e realtà urbane nell'Europa dei secoli XII-XVI*, a cura di G. Rossetti, Napoli 1989; *Forestieri e stranieri nelle città basso medievali*, Atti del seminario internazionale di studio (Bagno a Ripoli, 4-8 giugno 1984), Firenze 1988; *Les métiers au Moyen Age. Aspects économiques et sociaux*, Actes du Colloque international (Louvain-la-Neuve, 7-9 octobre 1993), Louvain-la-Neuve 1994; *Strutture familiari, epidemie, migrazioni*, Atti del Convegno internazionale Problemi di storia demografica nell'Italia medievale (Siena, 28-30 gennaio 1983), Napoli 1984; *Le travail au Moyen Age. Une approche interdisciplinaire*, Actes du Colloque international (Louvain-la-Neuve, 21-23 mai 1987), Louvain-la-Neuve 1990; *Travail et travailleurs en Europe au Moyen Age et au début des temps modernes*, a cura di C. Dolan, Toronto 1991. Inoltre, per alcune aree o specifici mestieri: A. Cortonesi, *Maestranze e cantieri edili nell'Europa tardomedievale*, in «Studi Storici», 24 (1983), pp. 263-274; F. Franceschi, *Oltre il «Tumulto». I lavoratori fiorentini dell'Arte della Lana fra Tre e Quattrocento*, Firenze 1993; B. Geremek, *Salariati e artigiani nella Parigi medievale*, Firenze 1975; R. Greci, *Corporazioni e mondo del lavoro nell'Italia padana medievale*, Bologna 1988; *Maestri e garzoni nella società genovese fra XV e XVI secolo*, («Quaderni del Centro di studio sulla storia della tecnica del Consiglio Nazionale delle Ricerche», I), Genova 1979.

[6] Su queste aree tematiche di ormai consolidato interesse e ampia letteratura i rinvii bibliografici sarebbero innumerevoli. Solo come punto di partenza, si vedano: per la storiografia sulla povertà, le classiche opere di M. Mollat, *I poveri nel Medioevo*, Bari 1978; *La notion de la pauvreté au Moyen Age: position de problèmes* (1966) e *Les pauvres et la société médiévale* (1970), entrambi ripubblicati nel volume M. Mollat, *Etudes sur l'économie et la société de l'Occident médiéval*, London 1977. Ancora: *Etudes sur l'histoire de la pauvreté*, a cura di M. Mollat, Paris 1974; *Aspects de la marginalité au Moyen Age*, Montréal 1975; *Aspects of Poverty in Early*

anche di fonti di natura diversa, che vanno da quelle pubbliche (leggi, statuti, ordinanze) ai registri di elemosine e a quelli di ricovero presso gli ospedali, alle fonti giudiziarie: fonti molteplici, dalle quali ricavare notizie spesso molto frammentarie.

Le difficoltà a concettualizzare e a studiare il viaggio dei marginali sono dunque innegabili. Ci troviamo oltretutto di fronte a un paradosso. Nessuno viaggia più dei poveri e dei marginali, con tutto il corollario di conseguenze che questo comporta: più si viaggia più si diventa sradicati e vagabondi di mestiere, meno si percepisce il viaggio come tale, cioè come un evento che accade, che può ripetersi, ma che è comunque circoscritto nella propria esistenza, che ha un inizio e una fine. Per il povero e il marginale (e/o l'emarginato, perché il confine è labilissimo e viene più e più volte varcato), il viaggio finisce per coincidere con la propria esistenza, diventa la modalità unica dell'esistenza. Eppure niente è più lontano dal fenomeno-viaggio del viaggio del marginale: nella maggior parte dei casi manca una libera scelta, spesso non vi sono consapevolezza, organizzazione, né itinerari prefissati, talvolta neanche una meta e certamente mancano la volontà di descrivere e la capacità di narrare. Esso è condotto in condizioni di precarietà, di indigenza, di disagio, spesso di furtività.

C'è una rappresentazione molto interessante del movimento, della società mobile, in una novella dello scrittore lucchese Giovanni Sercambi, che bene illustra un ambiente entro il quale il fenomeno-viaggio assume un rilievo specifico [7]. Il testo merita una

Modern Europe, Alphen-Bruxelles-Stuttgart-Firenze 1981; e, per ulteriori riferimenti bibliografici, M.S. Mazzi, *Vita materiale* ... cit., pp. 147-180. Per quanto riguarda i Monti di Pietà: M.G. Muzzarelli, *Un bilancio storiografico sui Monti di Pietà: 1956-1976*, in «Rivista di Storia della Chiesa in Italia», XXXIII, I (1979), pp. 165-183. Inoltre: *Banchi pubblici, banchi privati e Monti di Pietà nell'Europa preindustriale: amministrazione, tecniche operative e ruoli economici*, Atti del Convegno (Genova 1-6 ottobre 1990), Genova 1991; M. Fornasari, *Il «Thesoro» della città. Il Monte di Pietà e l'economia bolognese nei secoli XV e XVI*, Bologna 1993. Sulle istituzioni caritative e l'assistenza, anche per ulteriori rinvii, si possono vedere: *Medicine and Charity Before the Welfare State*, a cura di J. Barry-C. Jones, London 1991; e, come esempi per due realtà italiane, *La carità a Milano nei secoli XII-XV*, Atti del Convegno di Studi (Milano 6-7 novembre 1987), Milano 1989; J. Henderson, *Pietà e carità nella Firenze del Basso Medioevo*, Firenze 1998.

[7] Giovanni Sercambi, *Novelle*, a cura di G. Sinicropi, Bari 1972, vol. I, nov. LXXXVII, pp. 380-383. Con Sercambi, nato nel 1348 e morto di peste durante l'epidemia del 1424, ci troviamo nell'ambito della produzione letteraria toscana fra Tre e Quattrocento.

lettura e un'analisi approfondite. Al centro della vicenda è una figura significativa, anzi emblematica, di viaggiatore, quella di un facoltoso mercante. In realtà la partecipazione del protagonista allo svolgimento dell'azione è di breve e drammatica durata, ma la funzione resta ugualmente di primo piano per l'intreccio e serve a ribadire proprio le caratteristiche di mobilità del mestiere oltre a metterne in risalto gli aspetti di pericolosità e quasi di sfida coraggiosa o d'avventura tragica. Il mercante è il nuovo eroe di un'epopea borghese: ha sostituito nella cultura e nell'immaginario collettivo di una società in trasformazione il cavaliere generoso e forte. Da quest'ultimo ha mutuato valori di intraprendenza, di sprezzo del pericolo, di ardimento. Il coraggio è una qualità positiva, anche se si tratta di un coraggio disarmato, che si manifesta nell'accettazione dei rischi, non disgiunta da una valutazione accorta. La mercatura richiede quasi ogni giorno una dimostrazione di questo valore: sul piano delle operazioni economiche, quando i capitali da investire rappresentano a volte un patrimonio accumulato nel corso di più di una generazione familiare; sul piano delle scelte esistenziali, allorché gli affari portano lontano dalla terra d'origine, verso luoghi sconosciuti e trattengono per anni lontano dalla casa e dagli affetti.

A Bologna, dove si è recato per affari, il mercante fiorentino della novella è colto nell'atto di riscuotere presso un banco il ricavato della vendita di bestiame. Bene appostati lì accanto due «gaglioffi» osservano, spiano, come d'abitudine tenendo d'occhio il via vai degli uomini d'affari presso il cambiatore. Per passare inosservati fingono di riposare, immobili nel tepore di una macchia di luce: così li mette in scena, con un'immagine deliziosa, lo scrittore. Alla quotidianità e alla tranquillità rasserenante della scena, di quel soffermarsi di due persone ad assaporare il calore luminoso dei raggi del sole, fa da contrappeso inquietante subito dopo una più precisa descrizione, che li individua come appartenenti al mondo della marginalità. I due figurano infatti già come criminali incalliti, colpiti da pene afflittive che li hanno privati, uno di entrambe le mani, l'altro di un piede e di un occhio. La vicenda, che ha in questo primo quadro d'insieme le sue premesse, si dipana attraverso una serie di avvenimenti: prima l'agguato posto dai malviventi al fiorentino lungo la strada di ritorno, in «uno mal passo» scelto accuratamente dagli aggressori, che a questo scopo lo hanno preceduto di gran fretta nonostante le mutilazioni; poi l'uccisione, con l'inganno, del malcapitato e il conseguente furto dei suoi denari; quindi il ritorno a Bologna dei ladri, i quali, divenuti imprudenti per il largo guadagno, si pongono a spendere e godersi il ricavato dell'impresa in un albergo della città.

Dopo sei mesi di sollazzi continui, mentre la giustizia ancora indaga sul crimine commesso, la voce comincia a diffondersi, a partire da uno dei luoghi in cui circolano di più persone, notizie, spesso idee, che ha, come è già stato notato, un legame strettissimo con «l'errabondo mondo dei viaggiatori» [8]: la taverna. L'albergatore finisce per confidare casualmente a un amico fornaio l'insperata fortuna di alloggiare ospiti tanto generosi nello spendere; la spia, opportunamente collocata nel luogo per riferire al podestà notizie utili allo svolgimento delle indagini, compie il suo lavoro di informatore e l'ufficiale convoca l'oste per interrogarlo. Soprattutto per domandargli come due «poveri che vanno accattando» (così infatti in tutto il racconto continuano a figurare i due) possano spendere quelle somme di denaro. Resta un dubbio al podestà: che possa trattarsi di persone oneste, che abbiano subito le mutilazioni per motivi diversi da una punizione di legge. L'interrogatorio diretto dei due sospettati, soprattutto il fatto che essi abbiano pagato l'albergo in moneta pregiata, in nessun modo giustificabile come proventi delle elemosine, li rivelerà irrimediabilmente per quello che sono: i colpevoli della morte del mercante. Inutili risulteranno a questo proposito i tentativi di rendere ragione di quei denari, nonostante i «gaglioffi» si ostinino a dichiarare di averli guadagnati onestamente accattando e di averli, con regolare operazione, convertiti presso banchi di cambio diversi, trasformando perciò mucchi di monetine di poco conto in valuta di qualità.

Quali sono le caratteristiche del viaggio in questo caso? Prima di tutto è un viaggio di "lavoro", se così si può definire, e come tale la meta è obbligata; i due viaggiatori conoscono bene la strada, anzi, la strada è il loro ambiente di lavoro; la percorrono in modo furtivo e furtivamente si appostano; il tragitto è di breve durata e il ritorno è sul luogo di partenza.

[8] L'espressione e la notazione appartengono a Bronislaw Geremek (*Uomini senza padrone*, Torino 1992, p. 177). Altri punti di incontro delle gente in movimento erano, secondo l'autore, i mulini e le fucine dei fabbri. Luoghi di sociabilità e di circolazione di idee, in questo senso anche di diffusione delle eresie.

La prima riflessione che il testo suggerisce è sul "bisogno" di viaggio. I due criminali della novella vengono presi, sia pure dopo alcuni mesi dal delitto, proprio perché sono venuti meno a quest'obbligo, perché si sono sedentarizzati. I truffatori, gli imbroglioni (ma anche i ladri e gli assassini) sono obbligati a muoversi continuamente, sono (insieme ai mendicanti) i veri professionisti del viaggio. Il loro movimento diventa perpetuo, magari anche circolare, perché non si esclude un ritorno negli stessi luoghi con intervalli temporali lunghi. Il movimento-viaggio è indispensabile a quanti insomma vivono di espedienti o hanno una carriera criminale alle spalle per molti motivi. Anzitutto per evitare le sanzioni penali, per sfuggire alla legge. Poi perché non si può "esercitare" a lungo sulla stessa piazza. È troppo elevato il rischio di essere riconosciuti da quanti sono stati truffati o derubati e inoltre non si possono ripetere gli stessi trucchi o le stesse storie mirabolanti per ingannare. Ma va detto anche che il movimento è un elemento essenziale proprio per esercitare il mestiere di baro-truffatore-imbroglione-ladro, è cioè una caratteristica inscindibile da quel tipo di lavoro. Spostarsi significa infatti seguire il flusso dei viaggiatori-potenziali clienti, quindi frequentare, oltre alle strade, locande e taverne dove mettere a segno i colpi o giocare d'azzardo. Inoltre, come gli operatori commerciali, i nostri marginali sono attenti a seguire il calendario dei mercati, delle fiere, delle feste, che hanno una loro scansione periodica.

Una seconda riflessione che la novella suggerisce riguarda la difficoltà, nelle società del tardo medioevo, a riconoscere i "buoni" dai "cattivi", i veri dai falsi, gli autentici dai simulatori. Ci si riferisce qui ai mutilati per onesta causa, non sempre distinguibili da quanti sono stati raggiunti dalla giustizia con una pena afflittiva. La guerra, fenomeno costantemente presente nella vita del tempo, produceva in gran numero invalidi difficilmente reinseribili nel circuito della normalità. Racconta Ranieri Sardo nella sua *Cronaca di Pisa* di migliaia di «storpi e ciechi» che, alla stipulazione della pace fra genovesi e pisani, allorché si riaprirono le galere e furono restituiti i prigionieri, rientrarono in patria, ormai privi di risorse e costretti alla mendicità [9].

Si potrebbe aggiungere a queste due categorie di invalidi anche una terza, quella dei mendicanti-dissimulatori di professione, in grado di fingere e di ostentare una falsa mutilazione. Così come

[9] RANIERI SARDO, *Cronaca di Pisa*, in *Fonti per la storia d'Italia*, V, Roma, 1963, p. 51.

esistono i falsi-pellegrini, i falsi-chierici, i falsi-studenti, i falsi-prigionieri degli infedeli: tutta una serie di figure di replicanti dei veri viaggiatori, una costruzione di apparenze nel mondo degli inganni. Nel 1456 in Linguadoca le autorità espressero forte preoccupazione per la criminalità in aumento e, in particolare, per un fenomeno di recente diffusione e, si potrebbe quasi dire, di fresca invenzione. Erano stati segnalati, infatti, impostori girovaghi i quali, spacciandosi per mercanti, facevano commercio di lingotti d'oro e d'argento, come è facile intuire, falsi. Costoro viaggiavano in veste di uomini d'affari attraverso un circuito di modesti agglomerati senza osare entrare nelle città vere e proprie, trasformandosi in falsi-mercanti per vendere falsi-lingotti [10].

Nei confronti di persone con una menomazione fisica finisce per crearsi un alone di diffidenza e di sospetto generalizzato, che si estende ai vagabondi e ai mendicanti e che dà poi origine alla paura e al disprezzo e non di rado alla repressione da parte del potere costituito.

Ai criminali già in carriera, per così dire, si aggiungevano come un flusso costante di rifornimento, tutti coloro che la pena del bando, temporaneo o perpetuo obbligava a lasciare il luogo di residenza. Così la giustizia contribuiva a creare quello che è stato definito un «popolo sommerso, marginale e fluttuante» e «perpetuava la sua marginalità costringendolo in pratica alla continua migrazione» [11]. È anche così che si diventa «demeurant partout» come le fonti francesi definiscono efficacemente gli sradicati [12].

Vagabondi, professionisti dello spostamento, pronti ad approfittare di ogni occasione lecita o illecita, costoro finiscono col perdere di vista la possibilità di vivere del proprio lavoro. Se mai hanno avuto un mestiere o una professionalità hanno tralasciato l'occasione di praticarla, costituisce un ricordo, non tentano più di farla valere sulle piazze di ingaggio, si sono invece specializzati in

[10] B. GEREMEK, *Mendicanti e miserabili nell'Europa moderna (1350-1600)*, Roma 1985, pp. 62-63.

[11] L. MOLÀ-R.C. MUELLER, *Essere straniero a Venezia nel tardo Medioevo: accoglienza e rifiuto nei privilegi di cittadinanza e nelle sentenze criminali*, in *Le migrazioni in Europa* ... cit., pp. 839-851. Le sentenze di bando che colpivano, per esempio, le donne adultere, collocavano queste ultime fuori dalla famiglia e da ogni contesto sociale di riferimento, talvolta anche senza alcuna capacità professionale.

[12] B. GEREMEK, *Mendicanti e miserabili* ... cit., pp. 13-14.

giochi d'azzardo, in truffe, in latrocini, in simulazioni, al più in qualche "lavoro" facile, che non richieda la fatica delle braccia o troppo impegno, come quello di ruffiano.

Nelle fonti bolognesi i *biscacerii* o *baracterii* o *marochi*, cioè i giocatori d'azzardo, sono presenti fin dalla metà del Duecento. Costituiscono un gruppo consistente nel variopinto mondo dei marginali. È gente che ha fatto del gioco una professione e uno stile di vita, abbandonando la propria casa e dedicandosi al sistematico tentativo di spogliare mercanti, ingenui, gente comune, dei loro averi [13].

Gli esempi che si potrebbero fare a proposito di questa inquieta e irregolare marginalità sono molti, a partire da quelle biografie criminali ricostruite da Geremek sugli archivi giudiziari francesi e che descrivono con ricchezza di particolari i percorsi esistenziali, da lavoratore occupato e stabile a lavoratore itinerante, "vagabondo" senza occupazione, marginale, criminale [14]. Biografie in cui il viaggio ha un rilievo fondamentale, diventa il tratto caratteristico, la modalità di esistenza, come si è detto all'inizio.

Nel 1392 un tale Girart de Sanceurre viene giudicato allo Chatelet di Parigi. È accusato di essere «persona oziosa, senza alcuna posizione, senza lavoro e privo di ricchezze, autorità o beni che gli spettino per successione, acquisizione legale ecc. [...] di seguire i gruppi degli oziosi, dei vagabondi». In questa sua modalità di esistenza, si è trovato ad agire e a spostarsi da Carcassonne, nel sud della Francia, alle colline del Perche, cioè nelle zone settentrionali della Normandia, poi scendendo a Poitiers, di nuovo salendo nella regione della Turenna e infine a Parigi [15]. In pratica scorrazzando per il territorio francese in lungo e in largo. Nel 1449 un tale Savary invece, garzone di un fabbricante di pattini, aveva lasciato il mestiere per seguire la gente d'armi, era andato a Gravelines poi a Saint-Omer, si era staccato dai mercenari insieme a un compagno, di fatto circoscriveva i suoi viaggi nella zona vicino al passo di Calais, quasi al confine con la Fiandra, usando per mantenersi non solo l'espediente dei furti ma un più efficace sistema di ricatto: di villaggio in villaggio i due si fermavano nelle locande senza pagare, sottraevano beni e denaro ai residenti, viveri ai contadini, approfittavano di abbazie di religiose per l'ospitalità e il sostentamento, tutti tenendo sotto la minaccia di chiamare i soldati nel loro territorio [16].

[13] Cfr. L. Frati, *La vita privata di Bologna dal secolo XIII al XVII*, Bologna 1900 (ristampa anastatica 1966), p. 128 e R. Rinaldi, *«Mulieres publicae». Testimonianze e note sulla prostituzione tra pieno e tardo medioevo*, in *Donne e lavoro nell'Italia medievale*, Torino 1991, pp. 105-125.

[14] B. Geremek, *Uomini senza padrone* ... cit.; cfr. anche M.S. Mazzi, *Gli inutili* ... cit.

[15] B. Geremek, *Mendicanti e miserabili* ... cit., pp. 23-24.

Potremmo sottolineare che il gruppo mercenario di armati costituisce la via primaria per sperimentare modelli di violenza, per addestrarsi all'uso delle armi, per imparare a muoversi spadroneggiando, sopraffacendo uomini e ambiente. Si potrebbe notare inoltre che in questo caso proprio la circoscritta mobilità ha reso più facile la cattura dei malviventi, ma tant'è, quando arrivano fino a noi è perché comunque sono stati presi.

Ricordiamo ancora due casi in ambito diverso. Il primo riguarda una persona coinvolta nella prostituzione a Firenze, ma la collocazione geografica ha scarso interesse nel caso di questi personaggi, proprio perché sono disancorati da qualsiasi luogo e spesso il riferimento è solo all'ultima residenza o alla località dove sono stati colti in fallo e processati per qualche ragione. Nel caso di questo tenutario non vi è nessuna condanna ma il riconoscimento di un debito e si tratta di un atto interessante, soprattutto perché rende bene l'idea della estrema mobilità di queste persone e, a livello soggettivo, è l'espressione di una estrema precarietà dell'esistenza. Nell'atto il nostro protagonista, che è creditore di una somma di nove fiorini, dichiara di volere essere pagato in sei rate mensili, che dovranno essergli corrisposte dovunque egli sarà: a Firenze, a Pisa, ad Arezzo, a Roma, Venezia, Padova o in qualunque altro luogo deciderà di recarsi [17]. La consapevolezza dell'impossibilità a fermarsi a lungo o per sempre in un luogo è racchiusa in quella rappresentazione di un futuro assai circoscritto nel tempo eppure così vago e allargato nello spazio. Così è nella realtà: le città, le regioni, i paesi, hanno perso precisione di fisionomia. Sono riconoscibili invece i quartieri o gli edifici murati che racchiudono le attività della prostituzione, le comunità degli irregolari, le vie, le piazze, le locande malfamate dove condurre i propri affari: pae-

[16] *Ivi*, pp. 48-49.

[17] M.S. Mazzi, *Prostitute e lenoni nella Firenze del Quattrocento*, Milano 1991, pp. 263-264.

saggi della marginalità in fondo uguali, con i quali si stabilisce una relazione di familiarità qualunque sia lo stato cui appartengono.

L'altro esempio riguarda invece un uomo originario della Polonia, consociato con altri due polacchi, che mette a segno un furto a Venezia, viene incarcerato, evade, viaggia verso Roma, compie un altro furto, torna indietro verso Firenze, si associa a un ungherese per un altro furto a Campi, un agglomerato a poca distanza da Firenze, e ancora a Bologna, per derubare una bottega situata vicino all'ospedale della Vita, e poi subito in cammino, verso il contado, per rapinare nel sonno i clienti di una locanda. E a Firenze, di nuovo, e verso Siena per poter cogliere di sorpresa certi pellegrini che stanno andando a Roma lungo la via senese, e così via, passando da una strada all'altra, da una città a un piccolo villaggio rurale, attraverso ogni genere di ruberie, finché l'impiccagione non pone fine ai suoi viaggi e alla sua vita [18].

Anche questa vicenda rende esplicite alcune caratteristiche di quel microcosmo itinerante cui si è cercato di restituire tratti di verosimiglianza. L'associazione nel crimine di persone provenienti dallo stesso territorio si spiega bene con una conoscenza all'origine, con la comunanza della lingua, con la facilità a ritrovarsi anche nei gruppi di stranieri residenti. Mentre quel girovagare un po' affannoso per luoghi anche prossimi fra loro non è che il tratto distintivo del criminale di professione, costretto a prendere subito le distanze dal teatro delle sue imprese, impegnato a frequentare strade e punti di sosta, a battere le contrade più deserte per le rapine ai viandanti e le città più popolose e ricche per i furti ai privati, ai venditori, ai mercanti. Associarsi, vivere e lavorare insieme, formare una piccola impresa con capitale e rischi suddivisi: sono modalità presenti anche presso i gruppi dei criminali, dei mendicanti, dei poveri. Rappresentano forme imitative dell'organizzazione del lavoro, una sorta di duplicazione degli ambienti professionali urbani, quasi fosse, quella degli emarginati, una società rovesciata, un mondo normale capovolto.

Alla fine del Trecento, in Bretagna, un contratto annuale stipulato tra due mendicanti stabilisce che uno dei due, quasi fosse diventato una sorta di imprenditore, debba pagare all'altro un regolare e fisso salario in cambio di tutto il ricavato delle elemosine. Una novella dello scrittore fiorentino Franco Sacchetti ci mostra

[18] G. Brucker, *Firenze nel Rinascimento*, Firenze 1980, p. 329, doc. n. 40.

invece una compagnia di tre ciechi che, condotti da cani addestrati, vanno in giro per città e campagne, mendicando e dividendo equamente fra loro tutto il denaro che riescono così a guadagnare [19].

Un'ulteriore indicazione, suggestiva di un flusso accentuato di persone che vivono di espedienti, si legge in una sentenza di condanna pronunciata dal podestà di Recanati nel 1442. Nell'atto sono accomunati una donna di Capodistria, un uomo di Zagabria, un altro di Zara, accusati di aver assalito e derubato, mentre si trovavano a Villa di Santa Maria di Loreto, un fanese e un provenzale, inoltre di aver sottratto un cavallo ai soldati di Sigismondo Fortebraccio lì stanziati [20]. In un singolo episodio è racchiuso un bell'esempio di microcosmo in movimento.

La criminalità itinerante, da cui si sono volutamente prese le mosse, rappresenta l'ultimo gradino percorribile nella scala dei poveri e dei marginali in cammino: si tratta di coloro che si sono sradicati completamente non tanto in senso geografico, fisico, dai luoghi d'origine, ma nel senso che ormai rappresentano un'intrusione, un corpo estraneo nella vita sociale delle comunità. Ecco allora un altro paradosso: il viaggio fa diventare poveri ed emarginati, o meglio, nel caso degli umili, il viaggio fa diventare ancora più poveri e marginali, quasi che, di luogo in luogo, si finisca per smarrire un poco, insieme alla propria identità, anche il senso di appartenenza alle collettività di residenti. Le strade diventano dimora, luogo di lavoro, occasione di socialità; gli spazi da percorrere sono un ritmo che scandisce l'esistenza; la precarietà e l'instabilità governano la rotta come malcerti punti cardinali all'orizzonte.

È noto che, in particolare durante gli ultimi due secoli del medioevo, peste, guerre, cattivi raccolti in genere e carestie contribuirono a mettere in strada, obbligandola al movimento, una grande quantità di persone, mantenendo un flusso continuo in circolazione. Ma non sono solo questi momenti congiunturali a far rifluire uomini e donne sulle strade: il movimento è, se così possiamo definirlo, fisiologico. Semmai osserva un tempo e un modo. C'è un buon numero di individui che si mette in viaggio, si ricordava all'inizio, spinto dalla necessità di trovare un'occupazione qualun-

[19] B. Geremek, *La pietà e la forca. Storia della miseria e della carità in Europa*, Bari 1986, pp. 42-43.

[20] E. Insabato, *La donna slava negli strumenti dotali delle Marche bassomedievali*, in «Proposte e Ricerche», 1982, pp. 73-93, qui p. 89.

que, di emigrare per sempre, di alternare un lavoro stagionale all'occupazione consueta. Queste persone si spostano dalle loro case, dalla terra, dal villaggio, dalla città, convinti di farvi ritorno in breve. Non sempre è così. A volte finiscono per abitare in permanenza le strade. Del resto il viaggio stesso del capofamiglia, nel caso si prolunghi oltre il dovuto per cause imprevedibili (una malattia, un naufragio o la cattura da parte di pirati nel caso di marinai, un ingaggio coatto ed altro ancora), può contribuire a disgregare la famiglia rimasta a casa, costringendo tutti o alcuni membri a mettersi in cammino a loro volta. Questi giri alla ricerca di un lavoro qualunque sono in genere circoscritti. Ma la scarsità delle offerte, la brevità della durata di un contratto costringono spesso a spostarsi più avanti e il movimento stesso sospinge sempre oltre. La popolazione fluttuante legata al lavoro si trova nel settore dell'edilizia, delle miniere, dei porti, nell'ambito della servitù domestica, nell'industria tessile, fra la gente più povera delle campagne e delle montagne. Per ognuno di questi settori si potrebbero fare esempi, non tanto di viaggi documentati, quanto di caratteristiche del mercato del lavoro e di singole esperienze.

Nell'edilizia di carattere pubblico, costruzione o ripristino di fortificazioni e di mura, lavori cioè che richiedevano tempi brevi e un gran numero di braccia per operazioni che esigevano solo fatica e non specializzazione, limitatamente alle operazioni di sterro, di trasporto dei materiali, veniva assunta manodopera locale o di passaggio, in modo del tutto occasionale e saltuario. Forestieri in viaggio, sbandati delle compagnie di ventura, pellegrini, disoccupati in cerca di lavoro, trovano cantieri aperti e possibilità di qualche giornata di retribuzione. In un interessante provvedimento padovano del 1308 che disciplina l'orario di lavoro dei salariati a giornata, si fa esplicito riferimento a lavoratori itineranti, mettendone in rilievo proprio la caratteristica di estrema facilità di spostamento. Essi sono definiti infatti «operarii [...] diurni ad precium et qui etiam appellari possunt vagabundi, scilicet qui paucis diebus stant in una civitate et paucis in alia» [21].

[21] G. PINTO, *L'organizzazione del lavoro nei cantieri edili (Italia centro-settentrionale)*, in *Artigiani e salariati* ... cit., in particolare pp. 77-78. Cfr. anche A. CORTONESI, *Maestranze e cantieri edili* ... cit. e, dello stesso autore, *Il lavoro edile nel Lazio del Trecento: Frosinone, cantiere della Rocca, a. 1322*, in *Castelli, storia e archeologia*, Torino 1984, pp. 241-258; M.S. MAZZI, *Ai margini del lavoro: i mestieri per «campare la vita»*, in *Vita materiale* ... cit., pp. 147-157.

Il settore delle miniere attira una manodopera specializzata che si sposta in base al calo del rendimento dei singoli giacimenti e all'apertura di nuovi impianti, ma attira anche, è ciò che ci interessa in questo momento, un buon numero di "faticanti", che provengono dalle fila dei disoccupati itineranti o dei lavoratori delle campagne in periodo di inattività [22].

E ancora, la popolazione delle montagne è costretta alla migrazione invernale, non solo e non sempre per condurre a svernare i propri animali, ma spesso per integrare con una risorsa supplementare di lavoro proprio l'economia agricola e pastorale insufficiente a quelle altitudini a tenere occupati e a sfamare per tutto l'anno. Sulle Alpi marittime il fenomeno è stato rilevato con precisione: dai monti si scende per lavorare, se possibile, con lavori di fatica generica, di facchinaggio, di riparazione di suppellettili di stagno, di vendita di mercerie, oppure per mendicare. Nella regione del Queyras, nell'alto Delfinato, la gente è costretta a forme di emigrazione temporanea, per trovare lavoro fuori della propria terra dove «non vivunt sine magna miseria». Un'inchiesta del 1450 sulla zona dell'Oisans mostra che anche i bambini emigravano, spostandosi qua e là «mendicantes in diversis locis et patriis» per poter semplicemente sopravvivere [23].

Dalle campagne circostanti i centri urbani popolosi o dalle aree montane anche lontane si intraprende un cammino più o meno breve per condurre i giovanissimi verso il lavoro, verso una speranza di formazione, di preparazione professionale o di collocazione in una casa padronale per svolgere i più umili lavori domestici. Nel 1413 un tale monna Caterina, vedova e tessitrice in Firenze, fece condurre presso di sé, dal Casentino, una fanciulla, presa in prova per un mese e poi accettata in casa come apprendista *ad tessendum* per un periodo non inferiore ai sei anni, con il solo pagamento del vitto e dei vestiti. Dopo qualche tempo la madre tornò a Firenze, scendendo dalla montagna, per rendersi conto di persona di come stessero andando le cose, e inaugurando,

[22] K.H. LUDWIG-R. VERGANI, *Mobilità e migrazioni dei minatori*, in *Le migrazioni in Europa* ... cit.

[23] R. COMBA, *Contadini, signori e mercanti nel Piemonte medievale*, Bari 1988, pp. 100-103. Si veda anche *Travail et migrations dans les Alpes françaises et italiennes*, Actes du VII colloque franco-italien d'histoire alpine (Annecy, 29-30 septembre 1981), Grenoble 1982.

presumibilmente, una serie di viaggi periodici destinati a riabbracciare la figlia e a mantenere i contatti con lei [24].

Qualcosa di simile accadeva anche per le giovani serve occupate nei lavori domestici presso famiglie cittadine. Accolte in giovanissima età esse raggiungevano la destinazione in compagnia di uno o di entrambi i genitori e, nella migliore delle ipotesi, concludevano nella nuova casa il loro viaggio, fermandosi per anni se non per tutta la vita. La loro sistemazione in città sollecita invece il movimento ripetuto dei familiari, per accompagnare, per andare a visitare, talvolta per andare a riprendere la figlia o il figlio, improvvisamente convocati per un imprevisto qualsiasi o per un evento drammatico.

L'ambito della migrazione è talvolta più ampio del contado o delle aree più povere del distretto, della regione, del paese. Esistono paesi che sono una sorta di serbatoio costante di rifornimento di manodopera da occupare anche saltuariamente. È stato più volte sottolineato a proposito delle coste della "Schiavonia", dell'Albania e dell'entroterra [25]. Ma anche le realtà isolane sono segnate dal cammino dei suoi abitanti verso terre forestiere: è un cammino spesso solo temporaneo, una sorte individuale. In Corsica Bonifacio funziona come porto di smistamento per partire verso la terraferma. Un atto notarile del 1238 attesta, per esempio, la ricerca di una domestica in Corsica per una famiglia genovese. Chi chiede è disposto a pagare il viaggio per un periodo di prova e a fornire gli abiti e il denaro necessario per un eventuale ritorno indietro qualora l'accordo non sia destinato a una felice conclusione [26].

I lavoratori nei porti, per il carico e lo scarico delle merci, per operazioni di straordinaria manutenzione, a fianco dei residenti, sono stranieri di passaggio che pensano di guadagnare la giornata, e talvolta marinai scesi dalle navi, rimasti senza ingaggio, in attesa di un'altra imbarcazione che li porti via di lì [27]. Accade di frequente proprio ai marinai di essere costretti a compiere forzatamente lunghi viaggi senza averne avuto l'intenzione. Si tratta di persone, talvolta anche non uomini di mare di mestiere, che vengono ingaggiati con l'inganno o con la costrizione. Reclutati nelle taverne, nei vicoli, storditi dal vino, spaventati da una rissa in cui sono stati coinvolti, truffati con un atto falso, in fuga per qualche debito, molti di questi uomini si ritrovano imbarcati e vincolati a periodi di lavoro protratti nel tempo [28].

[24] F. Franceschi, *Oltre il Tumulto* ... cit., pp. 130-131.

[25] Cfr. *Les chemins de l'Exil* ... cit.

[26] J. Cancellieri, *Emigrer pour servir: la domesticité des femmes corses en Italie comme rapport de dépendance insulaire (1250-1350 environ)*, in *Coloniser au Moyen Age* ... cit., p.10.

[27] G. Cherubini, *Attività edilizia a Talamone (1357)*, in Idem, *Signori contadini borghesi*, Firenze 1974, p. 562.

È del 18 novembre 1476 una richiesta rivolta dalla madre di Lorenzo dei Medici, Lucrezia Tornabuoni, allo stesso Lorenzo, perché intervenga in una questione che vede protagonista un giovane, figlio di una «povera vedovella», «poverissima donna», ritrovatosi a bordo di una nave senza possibilità di farsi sbarcare o di fuggire [29]. La vicenda riferita da Lucrezia offre particolari interessanti, a partire dall'insistenza con cui si richiamano le caratteristiche di povertà e di modestia del nucleo familiare. Racconta infatti di come il giovane, mentre se ne stava a bere in una taverna di Pisa avesse accettato l'invito di un pisano a salire sopra una nave e «finalmente, o venduto o a tradimento, fu preso e messo in ghalea per forza» e al momento della scrittura della lettera si trovava a Livorno, nella galea di Giovanni Baragaglia e di Lorenzo Trincabarili. L'istanza a Lorenzo è perché lo faccia liberare da questo imbarco obbligato, per un motivo di clemenza e per un atto di misericordia, dovuto soprattutto in considerazione della condizione di fragilità, di impotenza della famiglia e della mancanza di risorse economiche. Vi sono però anche, nelle parole della gentildonna, un richiamo altero e una sintetica quanto efficace valutazione di opportunità politica. Il giovane deve essere infatti difeso e protetto al tempo stesso «perch'è fiorentino», dunque benché di umile condizione, un abitante di Firenze e un cittadino dello Stato.

Questi viaggiatori involontari per mare potrebbero essere accostati ad altri protagonisti silenziosi, inconsapevoli, dei lunghi percorsi: gli schiavi. Costoro, trasportati sulle navi fra le merci come merci, compiono distanze spesso grandissime senza avere nozione quasi del movimento se non forse per i disagi e le sofferenze che questo infligge. Nei secoli XII e XIII la Spagna era stata il gran serbatoio di schiavi musulmani per tutto l'Occidente, ma nella seconda metà del Duecento si aprirono al commercio di importazione anche le regioni d'Oriente. Dai porti del mar Nero settentrionale, cui acce-

[28] Cfr., per esempio, F.C. Lane, *Storia di Venezia*, Torino 1978.

[29] Lucrezia Tornabuoni, *Lettere*, a cura di P. Salvadori, Firenze 1993, p. 81.

devano i tanti itinerari terrestri dell'entroterra, arrivano circassi, tartari, russi, bulgari, ungheresi, mori, turchi, ebrei, greci. Sono trasferiti poi a Chio, a Creta, in Sicilia, a Venezia, a Maiorca, in Catalogna. Nei grandi empori commerciali ancora vengono smistati e ripartono per nuove destinazioni, acquistati da altri mercanti, di Marsiglia, di Nizza, della Germania, della Corsica, della Sicilia, dell'Italia settentrionale, che a loro volta li venderanno sulle piazze delle principali città di terraferma [30]. Il viaggio dello schiavo (e della schiava) non si concluderà comunque nella dimora del padrone: più di una volta nella vita potrà capitargli di cambiare proprietario e residenza, di ricominciare un cammino che lo porterà altrove. È durante questi spostamenti, all'interno dei percorsi obbligati, che si apre per lui la possibilità di iniziare un viaggio di tipo completamente diverso, pericoloso, disperato, ma questo né inconsapevole né imposto: il viaggio per fuggire.

Una lettera della fine del Trecento, fra le molte del ricchissimo carteggio datiniano, informa su una spedizione via mare verso Ibiza di un carico di «cattivi mori», come vengono definiti dalla fonte. Dodici di essi, dopo essere riusciti a calare in acqua di nascosto un'imbarcazione di salvataggio, si erano allontanati, sottraendosi almeno temporaneamente alle ricerche. Un fortunale li aveva però travolti e sospinti verso la terraferma nemica, dove erano stati catturati di nuovo [31]. In altra occasione uno schiavo di nome Dimitri, «un uomo grande e bello, di buona carne, fresca e rossa», insieme con un compagno di sventura aveva abbandonato Barcellona e intrapreso un cammino che lo aveva condotto fino in Provenza, secondo quanto dicono coloro che ne hanno intrapreso le ricerche e sono ormai sulle sue tracce [32].

Nella maggior parte dei casi le fughe sono di breve durata e i percorsi compiuti limitati nello spazio. Talvolta si cerca di ingan-

[30] Cfr. J. Heers, *Esclaves et domestiques au Moyen Age dans le monde méditerranéen*, Paris 1981; C. Verlinden, *L'esclavage dans l'Europe médiévale*, I, *Péninsule ibérique, France*, Brugge 1955; II, *Italie, Colonies italiennes du Levant, Levant latin, Empire byzantin*, Gent 1977 e, dello stesso autore, *Traite des esclaves et traitants italiens à Costantinople (XIII-XV siècles)*, in «Le Moyen Age», LXIX (1963), pp. 791-804; L. Balletto, *Stranieri e forestieri a Genova: schiavi e manomessi (secolo XV)*, in *Forestieri e stranieri* ... cit., pp. 263-283; Sugli schiavi cfr. anche F. Panero, *Schiavi, servi e villani nell'Italia medievale*, Paravia 1999, pp. 341-357.

[31] I. Origo, *Il mercante di Prato*, Milano 1988, pp. 128-132.

[32] *Ibidem*.

nare gli inseguitori imbarcandosi su navi prossime alla partenza, mescolandosi a gruppi di pellegrini, di marginali, di zingari, ammesso che costoro mostrino una certa tolleranza. Un episodio del genere è raccontato da Alessandro Rinuccini nel suo resoconto di pellegrinaggio, come causa di un ritardo nella partenza da Rodi, sulla via del ritorno dalla Terrasanta a Venezia

> «... perché fu di bisogno con la barcha rimandare in terra uno schiavetto ghezzo, il quale, fuggendo dal suo padrone, era stato naschosto in terra fra la moltitudine di quelli zingherli giorni due et poi con loro insieme, in sul far della nocte, se n'era venuto in nave» [33].

Capita anche, nel corso di un trasferimento, di imbattersi in persone caritatevoli che cercano di soccorrere le persone ridotte in schiavitù, di interromperne magari il viaggio, di anticiparne l'emancipazione, in nome spesso di una comune identità nazionale. Nel 1436 tre giovanissimi albanesi vennero catturati da un pirata e venduti a due mercanti catalani. Quando costoro giunsero con la loro nave ad attraccare al porto di Ancona, la comunità residente di albanesi venne presto informata del fatto e si adoperò presso gli Anziani della città perché i giovani potessero rimanere in quella sede e gli eventuali compratori si impegnassero a permetterne il riscatto entro un numero minore di anni di quello consueto, riducendo il periodo di schiavitù da quindici a cinque anni [34].

Le peregrinazioni alla ricerca di un ingaggio o di un lavoro qualunque sono in genere circoscritti nel tempo e nello spazio. I viaggi dunque di breve durata, qualche volta ricorrenti, stagionali, si effettuano lungo percorsi conosciuti, anzi, si potrebbe dire abitualmente frequentati, resi più facili dalla consuetudine e dalla conoscenza. Ma la scarsità di lavoro, la brevità della durata di un contratto costringono spesso a spostarsi più avanti e il movimento stesso sospinge sempre oltre, mentre si perdono le caratteristiche di familiarità con i luoghi, con la gente, con gli elementi noti e rassicuranti dell'andare.

C'è una immagine bellissima del mercante di Prato Francesco Datini per evocare questa gente laboriosa in cammino. In una let-

[33] Alessandro Rinuccini, *Sanctissimo Peregrinaggio del Sancto Sepolcro, 1474*, a cura di A. Calamai, Pisa 1993, p. 55.

[34] E. Insabato, *La donna slava* ... cit., p. 80.

tera alla moglie Margherita, che si era lamentata della sua lontananza, il Datini, dopo averla sollecitata alla pazienza, scrive: «Volsi avere a riguardo quelli che per povertà non possono istare l'uno dov'è l'altro e vanno tapinando per lo mondo chome fae i lupo per la fame!» [35]. «Tapinando» per il mondo famelici come lupi nelle notti d'inverno, talvolta disperati e incattiviti come loro, solitari o in gruppo. Che forza straordinaria hanno queste parole. È così, viaggiando, percorrendo strade sempre più amare, non trovando la propria collocazione, discendendo nella scala delle occupazioni possibili, che si diventa ancora più poveri, marginali e infine criminali.

Fra i poveri senza fissa dimora gli uomini sono più numerosi delle donne e i giovani lo sono più dei vecchi [36]. Donne e anziani rappresentano la maggioranza dei nullatenenti domiciliati e magari assistiti dalle compagnie di soccorso o dalla carità individuale [37]. Gli «itineranti di mestiere» costituiscono gruppi diversi e separati in origine: lavoratori rurali e salariati onesti, giullari, cantastorie, artisti, piccoli commercianti ambulanti, venditori di minute cose, qualche volta anche volontari o involontari ricettatori, vagabondi impostori, criminali [38], ognuno ha la sua ragione di movimento e la sua strada. Si cammina soli o in piccoli gruppi, qualche volta costretti a dissimulare la propria identità, come nel caso degli eretici, percorrendo anche cammini poco frequentati, raggiungendo contrade che diventano sempre più estranee alla

[35] *Le lettere di Francesco Datini alla moglie Margherita (1385-1410)*, a cura di E. Cecchi, Prato 1990, p.37.

[36] Cfr. in proposito J.P. Gutton, *La società e i poveri*, Milano 1977, pp. 22 e 27.

[37] Sull'assistenza ai poveri, per qualche esempio: N. Gonthier, *Lyon et ses pauvres au Moyen Age (1350-1500)*, Lyon 1978; C. Lopez Alonso, *La pobreza en la Espana medieval*, Madrid 1986; *La pobreza y la asistencia a los pobres en la Cataluna medieval*, Barcelona 1980-1982; *La società del bisogno. Povertà e assistenza nella Toscana medievale*, a cura di G. Pinto, Firenze 1989.

[38] Cfr. B. Geremek, *Uomini senza padrone* ... cit., pp. 47-48 e 61; p. 143. A proposito degli artisti Geremek ricorda che erano condannati dalla Chiesa e malvisti in generale anche per la natura itinerante del loro mestiere. Mentre i piccoli venditori ambulanti costituivano in Francia una categoria bene individuata e colpita dalle sanzioni di legge. Per esempio li ritroviamo in un'ordinanza del 1403 che puniva la ricettazione e il commercio illegale, in concorrenza con quello ufficiale e autorizzato. Li chiamavano *foucandeurs*. Scrive in proposito Geremek: «Nei *foucandeurs* si può individuare un gruppo che vive lungo il malcerto confine che separa il mondo dei malviventi da quello degli onesti, ma al quale non si esita ad attribuire la qualifica di "vagabondi". In effetti la loro esistenza era nomade e sospette erano le attività da essi esercitate».

conoscenza, alla lingua, finendo per essere davvero forestieri e sconosciuti a tutti. Nei registri ospedalieri dove sono segnati i ricoveri talvolta non si riesce neppure ad attribuire un nome al ricoverato: troppo malati per parlare, incapaci di farsi intendere, tutti impossibili da riconoscere per il loro essere di passaggio, per la lontananza dai luoghi in cui hanno avuto un nome, una famiglia, degli affetti, in cui insomma sono stati persone [39].

Lungo il cammino i gruppi eterogenei si mescolano, entrano in contatto. può accadere per un incontro casuale, per il desiderio di fare un tratto di strada in compagnia, per una bevuta alla taverna. A volte, proprio per poter proseguire il viaggio, è necessario rinunciare alla propria identità di partenza, magari mettersi a elemosinare.

Ma il terreno della mendicità è scivoloso: si comincia da poveri questuanti, allorché tutte le porte si sono chiuse, ogni occupazione è stata rifiutata, e si diventa «gaglioffi», una definizione che connota negativamente, come risulta nell'opinione e nel giudizio dei contemporanei. Nel *Trecentonovelle* di Franco Sacchetti si parla con disprezzo di «gaglioffi che vengono a elemosinare» [40]. Gentile Sermini fa riferimento a «poltroni che vanno accattando» e che al termine della giornata spendono tutte le elemosine ricevute nelle bische e nelle taverne [41]. È significativo che nelle definizioni e nei giudizi negativi sui mendicanti venga sempre associato dai contemporanei un verbo che allude al movimento: vengono, vanno.

Ogni viaggiatore solitario non legittimato da uno scopo riconoscibile (pellegrinaggio, commercio, istruzione, apprendistato, lavoro salariato ben definito) è potenzialmente un elemento pericoloso. Dietro un'apparenza di umile povertà può nascondersi il criminale, lo schiavo fuggitivo, l'eretico. I gruppi irregolari, siano essi di mendicanti o di mercenari sbandati, si associano in separazione volontaria dalle regole dominanti, costituiscono gruppi di potere, per meglio contrapporsi e difendersi dagli altri. Dunque hanno già varcato una soglia di non ritorno. Gli uni e gli altri diventano estranei alla collettività.

[39] Cfr., per esempio, G. Paolucci-G. Pinto, *Gli «infermi» della Misericordia di Prato (1401-1491)*, in *La società del bisogno* ... cit., p. 108, nota 38: «uno tedesco di pelo rosso [...] e non sapemo il nome, non si intendeva»; uno d'Ungheria ci fu reghato infermo e non parlava»; «uno della Magna, che non si sa el nome suo perché non parlava».

[40] Franco Sacchetti, *Il Trecentonovelle*, a cura di E. Faccioli, Torino 1970, nov. CCVII.

[41] Gentile Sermini, *Le Novelle*, a cura di G. Vettori, Roma 1968, nov. XXIX.

Matteo Villani, allorché riferisce della formazione di una compagnia mercenaria in Francia intorno alla metà del Trecento, parla di «ogni maniera di gente» «disposta a malfare», di ogni nazionalità, francese, tedesca, inglese, guascone, borgognona, normanna, provenzale, che «fuggendo l'honeste fatiche cercavano di vivere di prede» [42].

È significativo che lo stesso concetto e quasi le identiche parole si ritrovino nelle ordinanze francesi della seconda metà del XIV secolo e degli inizi del XV che colpiscono l'accattonaggio. «Per fuggire il peso della fatica», come è scritto nei documenti del tempo, si diventa mendicanti e questuanti. Questa popolazione di «oziosi», che emerge dai provvedimenti regi accomuna giocatori di dadi a cantanti di strada a poveri che vanno elemosinando, perditempo, gente con o senza mestiere, uniti dalla volontà di non «piegare il corpo a nessuna fatica» [43].

E così forse abbiamo finito per definire il vero significato del viaggio dei poveri. È un viaggio che si compie anche entro i limiti dei due atteggiamenti estremi: da una parte rappresentati dalla pietà di Francesco Datini per i poveri che vanno «tapinando» per il mondo; all'altro estremo dalla severa condanna delle leggi contro quanti vogliono «fuggire il peso della fatica».

I due modi di considerare e di comportarsi nei confronti di uno stesso fenomeno non sono semplicemente opposti, di tolleranza e di intolleranza, di accettazione e di rifiuto. Essi rispecchiano una realtà ambigua e in un certo senso segnano i confini dell'andare: da poveri laboriosi in cammino per un'umile e faticosa occupazione, a fannulloni in continuo movimento per fuggire il peso della fatica. Sradicarsi, sentirsi precari, forestieri, imparare a vivere di espedienti, conduce veramente a diventare vagabondi e oziosi; conduce là dove la profezia, le aspettative di tutti i membri sani della comunità puntavano il dito. Anche questa evoluzione è in fondo un viaggio, benché in una dimensione che non richiede lo spostamento fisico: è infatti un viaggio nello spazio sociale.

[42] Matteo Villani, *Historia*, libro IX, cap. 109 e libro VII, cap. 83. Sull'argomento cfr. Ph. Contamine, *Le problème des migrations des gens de guerre en Occident durant les derniers siècles du Moyen Age*, in *Le migrazioni in Europa* ... cit., pp. 459-476.

[43] B. Geremek, *Mendicanti e miserabili* ... cit. pp. 53-59.

MARIO SENSI
Roma

PROTAGONISTI DI VIAGGI NEL BASSO MEDIOEVO. RELIGIOSI E QUESTUANTI

Religiosi, questuanti e professionisti della questua, mondi del basso Medioevo, abissalmente diversi, ma con alcuni punti di contatto capaci di procurare un interscambio, ancorché apparente. Emblematico in tal senso il gesto profetico del Poverello d'Assisi, riferito da Tommaso da Celano nel *Memoriale nel desiderio dell'anima*, più noto come *Vita seconda* [1].

In comune, fra queste tre condizioni di vita, v'era l'esercizio della *cerca*, cioè la raccolta di offerte. I poveri questuavano per necessità, per vocazione i religiosi, per mestiere gli *eleemosinarum quaestores*, una particolare categoria di individui reclutati con l'incarico di reperire fondi per le necessità della Chiesa.

L'attenzione è per gli ordini mendicanti e per i professionisti della questua. A lungo costoro condivisero, seppur a diverso titolo, la condizione di questuanti, di viaggiatori e di servitori della Chiesa, finché gli *eleemosinarum quaestores* divennero troppo scomodi: inquisitori francescani e domenicani, cioè frati mendicanti, furono allora incaricati di braccarli come eretici; ma di ciò appresso.

1. La questua

I religiosi questuavano perché si erano fatti poveri per il regno dei cieli [2] e in cambio distribuivano favori spirituali del proprio

[1] Racconta il Da Celano come il Poverello d'Assisi, recatosi una volta in pellegrinaggio a Roma, deposti per amor di povertà i suoi abiti, si ricoprì con gli stracci di un povero; quindi, pieno di gioia si sedette tra i poveri che sostavano numerosi nell'atrio, davanti alla chiesa di San Pietro; e ritenendosi uno di essi mangiò con loro avidamente. Francesco avrebbe voluto ripetere più volte quel gesto se non gli avessero incusso vergogna i conoscenti, Thomas de Celano, *Vita secunda s. Francisci*, cap. IV, in *Fontes Franciscani*, a cura di E. Menestò-S. Brufani, Santa Maria degli Angeli (Assisi) 1995, p. 450.

[2] San Bonaventura, nelle *Quaestiones disputatae de perfectione evangelica*, scritte nel 1255, in occasione del conflitto tra maestri secolari e maestri mendicanti allo

Ordine [3]. Gli *eleemosinarum quaestores* inizialmente furono ingaggiati per raccogliere denaro per la crociata, poi per l'erezione e la gestione di chiese, conventi, ospedali e persino ponti: avevano la facoltà di distribuire le indulgenze legate all'opera per la quale andavano alla cerca. Di norma erano dei laici, ma durante l'esercizio della loro professione potevano indossare l'abito di religione degli Istituti assistenziali, di cui erano procuratori a tutti gli effetti. Religiosi e questuanti di professione erano tenuti a portare con sé lettere testimoniali, da mostrate al superiore competente del luogo dove andavano a questuare [4]. E, se erano lettere di indulgenza

Studium di Parigi, afferma che «apparet evidenter, quod omnino omnibus universaliter abrenuntiare pro Christo culpandum non est, sed potius laudandum tamquam culmen perfectionis evangelicae [...] duplex est inopia: quaedam voluntaria et quaedam involuntaria. Inopia involuntaria inducit mentis defectum et pronitatem et occasionem inducit ad peccandum. Inopia autem seu paupertas voluntaria, haec habet adiunctam sufficientiam, iuxta illud secundae ad Corinthios sexto: *Tamquam nihil habentes* etc. Et haec disponit ad iustitiam perfectam, quia mentem facit ad omne bonum idoneam, sicut econtra radix omnium malorum est avaritia», S. BONAVENTURA, *Opera omnia*, V, Ad Claras Aquas 1891, p. 130b.

[3] Recensendo gli elenchi di indulgenze a favore dei frati minori, editi da N. PAULUS, *Die Ablässe des Franziskanerordens im Mittelalter*, la Redazione di «Archivum franciscanum historicum», 17 (1924), pp. 307-308, faceva importanti precisazioni. Ricordava come la prima raccolta è quella di fra Nicola procuratore generale dell'Ordine, sotto Bonagrazia *de Persiceto* (1279-83), e dichiarava che alcune delle bolle recensite erano dei falsi; così come era falsa la bolla di Giovanni XXII (23.10.1331) in cui si elencano le indulgenze dell'Ordine: l'Eubel l'aveva già pubblicata come *sospetta* (*Bullarium Franciscanum*, V, Roma 1898, p. 506). E aggiungeva che un falso in grande stile era la raccolta di privilegi e di indulgenze di fra Marco da Treviso, divulgata nel 1428 ed edita a Milano nel 1490, a Venezia negli anni 1495, 1500, 1502 e 1508, a Firenze e a Troyes nel 1496 a Leipzig negli anni 1495 e 1498 (cfr. «Archivum franciscanum historicum», 14 (1921), p. 566). Colpisce però la divulgazione su vasta scala di questo falso di cui probabilmente dovettero servirsi i francescani. Come è sintomatico il fatto che gli osservanti, nel 1482, fecero autenticare per la loro Curia questa raccolta di fra Marco da Treviso. Grandi privilegi furono invece concessi all'Ordine da Sisto IV negli anni 1472, 1474 e 1479, ma il 18 settembre 1480 ne furono sospesi gli effetti per i secolari, L. WADDING, *Annales minorum*, XIV, Firenze 1933, pp. 58, 108, 227, 248 e sgg.

[4] Già il concilio di Calcedonia (451), can. 11, *Conciliorum Oecumenicorum Decreta*, a cura di G. ALBERIGO-G.L. DOSSETTI-P.P. JOANNOU-C. LEONARDI-P. PRODI, ed. bilingue, Bologna 1991, p. 92, aveva stabilito per quanti, bisognosi di assistenza, si mettevano in viaggio, la necessità di munirsi di lettere ecclesiastiche, dette di pace; mentre le lettere commendatizie, cioè di presentazione da parte del proprio ordinario si dovevano riservare solo a persone di buona reputazione. Le disposizioni ritornano nelle costituzioni tardo medievali. Nella legislazione domenicana, ad esempio, si legge: «quod fratres non vadant sine litteris testimonialibus et cum ad

– rilasciate in origine dalla Curia papale per incoraggiare la generosità dei fedeli; poi anche dagli ordinari diocesani – queste dovevano essere illustrate ai fedeli da parte del rettore della chiesa, o dallo stesso latore – se fuori, in un luogo pubblico – prima di iniziare la cerca che poteva essere fatta nella stessa chiesa, dopo il sermone, oppure *ostiatim* [5].

Religiosi e questuanti si distinguono tuttavia in quanto i primi avevano scelto di questuare per fini apostolici: così i domenicani, ai quali la cerca assicurava la mobilità necessaria per poter raggiungere gli estremi confini della cristianità; o per fini ascetici «ad maiorem humilitatem» [6]: così i francescani, per i quali il ricorso alla questua era motivato dall'insufficienza a mantenersi con il lavoro manuale [7]. Gli altri erano dei professionisti della questua: lo face-

conventum venerint, eas prelato conventuali statim offerant», TH. KÄPPELI-A. DONDAINE, *Acta capitulorum provincialium Provinciae romanae (1243-1344)*, Roma 1941, p. 141. Ci sono pervenuti i relativi formulari, le *lictere licentie pro monachis*, le *lictere queste pro fratribus* etc. Esempi di queste *littere* nel *Regestum commune*, n. 14, all'Archivio di Montecassino, cfr. T. LECCISOTTI, *Un formulario della cancelleria cassinese nei secoli XIV e XV*, in «Bullettino dell'Archivio paleografico italiano», n.s. II-III (1956-1957), parte II, p. 36 (*Littera licentie pro monachis*, pp. 1, 255; *Littera queste pro fratribus*, pp. 122, 211; *Licentia pro monachis alibi trasferendis propter bella*, p. 161).

[5] Un esempio di predica sull'indulgenza, G.R. OWST, *Preaching in Medieval England*, Cambridge 1926, p. 357. Le prediche fatte fuori dalle chiese venivano non solo autorizzate, ma anche promosse dall'autorità civile, come si apprende dalla lettera circolare che il Vicario Generale della Marca Anconetana inviò, nel settembre 1299, «universis et singulis potestatibus consiliis et communibus civitatum, castrorum, comunantiarum nec non baronibus, nobilibus et contadinis» di tutta la Provincia, ingiungendo loro di mettersi a disposizione dei *questores eleemosinarum* dell'ospitale di Santo Spirito in Saxia, i quali sarebbero prossimamente venuti, «tam pro querendis elemosinis de piorum manibus, ut est moris, quam pro iuribus de bonis dicto domui debitis recuperandis», aggiungendo inoltre di convocare, per l'occasione, «arengum sive parlamentum [...] ad hoc ut libentius exponere valeant Christifidelibus indulgentias et caritativa subsidia domus eiusdem. Et si contigerit, ad ipsorum instantiam, plurium congregari propter clausuram portarum, eas tandium clausas tenere curetis quantum eis expediret»; il documento è stato edito da G. PAGNANI, *Alcuni atti della Curia generale della Marca del tempo di Bonifacio VIII scoperti a S. Ginesio e un singolare caso di omonimia dantesca*, in «Studi Maceratesi», 3 (1968), pp. 179-214, *ibidem* 204.

[6] *Summa Theologica* II-II, q. 187 a. 4-5.

[7] *Regula* del 1233, c. VI. Sulle correzioni e aggiunte apportate dalle Costituzioni a questo capitolo della regola, cfr. F.M. DELORME, *Acta et constitutiones capituli generalis assisiensis (1340)*, in «Archivum franciscanum historicum», 6 (1913), pp. 251-266, *ibidem* 259.

vano per far quattrini, come appunto dichiara l'*Indulgenziere* nei *Racconti di Canterbury*: «il mio scopo non è che far quattrini e non di correggere i peccati, anche se le loro anime vadano raminghe in malora» [8]. Inoltre i religiosi raccoglievano principalmente – o esclusivamente – derrate[9]; mentre i mestieranti della questua raccoglievano – come si legge nel prologo al racconto dell'Indulgenziere – principalmente denaro, anche se non disdegnavano «lana, cacio e grano».

Non sono mancati tuttavia monaci e frati *extravagantes*, taluni dei quali si erano persino messi in società con i mestieranti della questua, religiosi insofferenti dei chiostri e irrequieti [10]. Un fenomeno, quello degli *extravagantes*, conosciuto sin dall'antichità [11] e

[8] G. Chaucer, *I racconti di Canterbury*, a cura di A. Brilli, trad. di C. Chiarini-C. Foligno, Milano 1990. L'indulgenziere, o mercante di indulgenze, è un personaggio simile a fra Cipolla, nel *Decamerone* di Giovanni Boccaccio.

[9] «Item admonemus quod constitutio in qua dicitur quod fratres non admoneant in praedicationibus suis coligi pecuniam pro domo vel aliqua persona speciali, districtius observetur», Th. Käppeli, *Acta capitulorum provinciae Lombardiae (1254-1293) et Lombardiae inferioris (1309-1312)*, in «Archivum fratrum praedicatorum», 11 (1941), pp. 138-172, *ibidem* 141. Fa il paio con questo decreto, quello emanato dal capitolo generale dei domenicani tenutosi a Norimberga nel 1459: «fratres nostri cerretanorum consortium, qui vulgo bianti dicuntur, illorumque questuandi modum omnino evitare tenentur», V.M. Fontana, *Constitutiones, declarationes et ordinationes capitulorum generalium ord. praedicatorum ab an. 1220 ad an. 1650*, Roma 1655, p. 101.

[10] Al capitolo celebrato a Tolosa, il 24 maggio 1437, mentre era generale Guglielmo da Casale, fu tra l'altro stabilito, «item precipit R. p. G. M. cum capitulo sepe dicto ad discursus inutiles evitandos et scandala non parva, quatenus per presidentes conventuum et locorum aliosque prelatos Ordinis capiantur et incarcerentur fratres omnes qui reperti fuerint vagabundi, predicantes seu annuntiantes indulgentias sine speciali mandato S. D. N. Pape, euntes cum ceretanis et aliis questuariis, omnibusque ipsorum bonis expolientur et applicentur communitati conventuum vel locorum in quorum terminis tales fuerint reperti, nec de carceribus extrahantur, sine licentia R. p. G. M. in scriptis habita», F. Delorme, *Les actes de deus chapitres tenus à Toulouse (1437 et 1518)*, in «Miscellanea Franciscana», 38 (1938), pp. 557-571, *ibidem* 561, nota 8.

[11] Contro chierici e monaci *vagantes* legiferarono i concili di Nicea (325), canoni 15 (*Quod non operteat demigrari*) e 16, *Conciliorum Oecumenicorum Decreta*, p. 13; di Calcedonia (451), canoni *5 (clerici qui trasmigrant de civitate in civitatem)*, 20, 23, ivi, pp. 90, 97-98; Nicea II, canone 10, 15, ivi, p. 146, 150. E sinodi particolari: Cap. a p. 14-15, *Les canons des synodes particuliers*, ed. P.P. Joannou (Pontificia commissione per la redazione del codice di diritto canonico orientale. Fonti, fasc. IX: *Discipline générale antique* (IIe-IXe s.), t. I, pars II, Grottaferrata 1962, 14-15); conc. Antioch. (341) canone 3, *ivi* p. 106-107; conc. Sard. (342-343), canoni 15-16, 19, *ivi*, 182-183, 185-186; conc. Carth. (419), capitoli 54, 90, *ivi*, pp. 277-279, 334.

contro il quale, nel tardo Medioevo, si tornò, con più frequenza, a legiferare. Valgano – per i monaci legati alla *stabilitas* – gli statuti emanati da Andrea che fu abate di Montecassino negli anni 1369-1373, dove i monaci *vagantes* sono paragonati a pesci fuor d'acqua [12]; e, per i frati girovaghi, la frequenza con cui si torna a legiferare sul tema *de fratrum discursibus* [13].

Rimaste inascoltate le disposizioni emanate dalle rispettive regole e quindi ribadite dai capitoli generali e provinciali, si cercò infine di ovviare a mali maggiori inviando, nei priorati, monaci restii all'osservanza stretta della regola [14] e creando, per i frati *discurrentes*, nuove *case terminali*, alloggi per due frati: un sacerdote, detto *terminarius*, e un laico; case presenti inizialmente presso i domenicani, poi in tutti gli altri ordini mendicanti [15].

Protagonisti di viaggi i religiosi e gli *eleemosinarum quaestores*, fino a recarsi in terra straniera – come missionari gli uni; come appaltatori o mestieranti della questua gli altri – costoro hanno lasciato impronte di cui si sono interessate storia e letteratura: dalle

[12] «Ut religiosis periculos evagandi subtrahatur materia et nullatenus malignandi occasio prebeatur, quia sicut piscis sine aqua vitam perdit ita monachus sine claustro omnipotentis Dei sententia eternaliter moritur», *Statuta abbatis Andreae (a. 1372)*, a cura di T. Leccisotti-C.W. Bynum, in *Corpus consuetudinum monasticarum*, VI, *Consuetudines benedictinae variae (saecc. XI-saec. XIV)*, Siegburg 1975, p. 254 e sgg.

[13] Th. Käppeli-A. Dondaine, *Acta capitulorum provincialium Provinciae romanae (1243-1344)*, pp. 2, 8, 25, 36 etc.

[14] J. Dubois, *La vie quotidienne dans les prieurés au Moyen Âge*, in *Prieurs et prieurés dans l'Occident médiéval*, Actes du colloque organisé a Paris le 12 novembre 1984 ..., publiés par J.L. Lemaitre, Genève 1987, pp. 95-114. Un esempio di priorato 'di comodo' tardomedievale che rientra nella categoria di quelli che, per dirla con Dubois, si giustificano solo «par une volonté de calme et d'isolement» (p. 106), nel mio, *S. Angelo di Rosario, un priorato benedettino nel folignate*, in «Benedictina» 27 (1980), pp. 447-495.

[15] Inizialmente circoscrizioni di natura prettamente apostolica per l'esercizio della predicazione nei tempi forti dell'anno liturgico – affidata al sacerdote – e della questua di generi alimentari – compiuta dal laico – questi alloggi, che si ritrovano presso tutte le famiglie degli Ordini mendicanti, ebbero inizialmente lo scopo di provvedere alle attività pastorali della zona dalla quale ricavano pure il sostentamento; con la crisi degli Ordini le cose cambiarono e queste case divennero facile rifugio di frati insofferenti alla regola, L. Pellegrini, *Cura parrocchiale e organizzazione territoriale degli ordini mendicanti tra il secolo XIII e il secolo XVI*, in *Pievi e parrocchie in Italia nel basso medioevo (secoli XIII-XV)*, (VI convegno di Storia della Chiesa, Firenze 21-25 settembre 1981), Roma 1984, pp. 279-305, *ibidem* 298 e sgg.; inoltre G. Rocca, *Termini*, in *Dizionario degli Istituti di Perfezione*, IX (1997), coll. 976-977 (*Termini* presso, *Domenicani; Francescani, Agostiniani, Carmelitani*, ivi, coll. 977-982).

relazioni di viaggio dei missionari allo *Speculum cerretanorum*, un piccolo capolavoro letterario del tardo Quattrocento che descrive il sistema organizzativo dei *quaestores* della diocesi di Spoleto e i loro complicati metodi di fraudolenza [16].

Gli uni e gli altri a servizio della Chiesa, sulla fine del Medioevo, tra i due ci fu un duro scontro: per incarico dei pontefici gli ordini mendicanti più volte inquisirono gli *eleemosynarum quaestores*, finché, da ultimo, il concilio di Trento decretò la fine di questa singolare industria che aveva prosperato durante tutto il basso Medioevo.

2. *Religiosi in viaggio*

Indagando sui religiosi in viaggio, nel basso Medioevo, d'obbligo rivolgere, in primo luogo, l'attenzione a coloro che si muovono per ragioni devozionali, disciplinari, evangeliche.

Si viaggiava così per recarsi a un santuario, per compiere cioè un pellegrinaggio che poteva essere devozionale, votivo, espiatorio, vicario. Vasta la letteratura sulla mobilità devozionale. Si facevano pellegrini: ecclesiastici, monaci, frati e monache. Grande aspirazione, per tutto il basso Medioevo fu la visita ai Luoghi Santi, contro la quale però, si levarono critiche in nome di una religione più interiore. Cito, per i secoli XIV e XV due significativi interventi: quello che Simone Fidati, discepolo di Angelo Clareno, inviò ai monaci-eremiti di Santa Maria del Santo Sepolcro a Firenze, i quali gli avevano posto il quesito se, dopo la professione dei tre voti, fossero tenuti a sciogliere quello fatto, in antecedenza, di visitare il Santo Sepolcro. Fra Simone risponde di no, stante la superiorità dei tre voti di religione. «Si va a Gerusalemme – egli scrive – per visitare i luoghi della passione, ma in monastero si vive la passione; chi va al Santo Sepolcro rimane uomo; chi entra in monastero diviene cristiforme. Chi va in pellegrinaggio non abbraccia la croce, mentre chi entra in monastero diviene cruciforme» [17]. Gli fa eco Bernardino

[16] Lo *Speculum*, scritto da Teseo Pini intorno agli anni 1484-86, al tempo in cui l'autore era vicario generale a Spoleto, è stato edito da P. Camporesi, *Il libro dei vagabondi. Lo «Speculum cerretanorum» di Teseo Pini, il «Vagabondo» di Rafaele Frianoro e altri testi di «furfanteria»*, Torino 1973.

[17] «Visitatio Sepulchri ac totius ultramarine partis voluntaria seu voto peracta obligationi obedientie, paupertatis et continentie non prefertur. Nam visitato Sepulchro, liber est qui visitat, sed regularis obedientia semper ligat [...] in visitando Sepulcrum actus est virtutis, in regulari voto est habitus virtutis [...] Ibi visitantur loca passionis, hic passio in utroque homine sustinetur [...] Ibi homo homini similis, hic efficitur christiformis. Ibi homo a cruce dissimilis, hic redditur cruciformis [...] Ibi oratur semel, hic semper [...] si quis proferetur aut promicteret vestram conversationem aut vestram professionem, nullum dubium est quod a tali voto liber non esset. Sed quia promictit regulam sancti Augustini seu aliam a sancta matre Ecclesia in conciliis approbatam, quam vos sub vestro diocesano promictitis observare, idcirco a voto ultramarino vovens regulam et tria supradicta sine dubio absolvitur», N. Mattioli, *Il beato Simone Fidati da Cascia dell'Ordine romitano di s. Agostino e i suoi scritti editi ed inediti*, Roma 1898, pp. 357-363. Lo stesso concetto si ritrova in una guida di Terrasanta di anonimo della metà Trecento, nei termini: «Questi sono i viaggi che debbono fare li pellegrini che vanno oltra mare per salvare l'anima loro e che può far ciascuna persona stando nella casa sua, pensando in ciascuno luogo che di sotto è scritto e in ogni santo luogo dica uno Paternostro e Ave Maria», M. Melga, *I viaggi in Terra Santa descritti da un anonimo trecentista e non mai fin qui stampati*, Napoli 1862; ripreso da G. Golubovich, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, V, (dal 1346 al 1400), Quaracchi 1927, p. 35.

da Siena il quale dichiara che perdonare val di più che recarsi al Santo Sepolcro [18]. Il voto di pellegrinaggio, di cui si parla nella lettera del Fidati, fu una delle passioni, ma anche uno dei tormenti dell'uomo del Medioevo. Impossibilitati a compiere il pellegrinaggio, si chiedeva all'autorità superiore – dal vescovo al papa per i tre voti riservati (Roma, Gerusalemme, Compostella), divenuti quattro con Loreto – lo scioglimento o la commutazione [19]. Stante però la mentalità «oggettivistica» dell'uomo del Medioevo – per cui ciò che contava era l'opera da compiere – poco importava della persona che doveva compierla, sempre più frequentemente si ricorse a pellegrini vicari: religiosi, religiose, eremiti e laici mestieranti del pellegrinaggio che

[18] Predica sull'amore fraterno tenuta a Siena nel 1425, in *Prediche volgari inedite*, a cura di D. Pacetti, Siena 1935. Per ambedue modello di riferimento è la lettera 64 che s. Bernardo di Clairvaux diresse ad Alessandro vescovo di Lincoln, dove si afferma che il vero atrio della Gerusalemme celeste non è la città terrena di Gerusalemme, bensì il monastero, San Bernardo, *Lettere*, parte I, (1-120), Milano 1986, lettera 64.

[19] Uno dei primi esempi di commutazione è quello offerto dalla lettera di Innocenzo III, indirizzata il 5 ottobre 1199 ai fedeli delle regioni tedesche nella quale si prometteva, a quanti avessero partecipato alla spedizione militare contro i pagani di Livonia, la protezione apostolica e la possibilità di commutare il voto di un pellegrinaggio religioso, quello di visitare *sanctorum limina*, da intendersi genericamente, cfr. PL 214, coll. 739-740, inoltre, E.R. Labande, *«Ad limina»: le pèlerin médiéval au terme de sa demarche*, in «Mélanges R. Crozet», I, Poitiers 1966, pp. 283-291; M. Maccarrone, *Studi su Innocenzo III*, Padova 1972 («Italia sacra», 17), p. 262 e sgg.

si muovevano, dietro un congruo compenso, da un santuario all'altro [20].

I superiori religiosi si muovevano, con un seguito più o meno consistente, per riformare le comunità loro soggette, specie dove era venuto meno il fervore iniziale o per avviarle ad una nuova *forma vitae*: a tal fine il concilio Lateranense IV, con la costituzione 12 impose ai monasteri la celebrazione di un capitolo generale ogni tre anni per tutti i monasteri di una provincia o di un intero regno, da tenersi in diversi luoghi, nonché la visita canonica fatta da «persone religiose e prudenti», visitatori con pieni poteri con il compito di «correggere e riformarre ciò ha bisogno di correzione e di riforma»; norme che, mentre presso i monaci dopo una sollecita attuazione furono sempre più disattese, furono invece vitali per i nuovi ordini mendicanti [21].

I religiosi viaggiavano soprattutto per assolvere al mandato di Cristo di predicare in tutto il mondo il Vangelo (Mt 28, 18-20; Mc 16, 15). Nell'alto Medioevo grandi missionari furono i monaci: basti citare i nomi di sant'Agostino per l'Anglia, di san Bonifacio per le terre di Germania, dei santi Cirillo e Metodio per i Paesi Slavi [22]. Agli

[20] Sul pellegrinaggio vicario, teologicamente fondato sulla realtà del Corpo Mistico e conosciuto sin dall'antichità, E. DELARUELLE, *Le piété populaire au Moyen Age*, Torino 1974, p. 487; Y. DOSSAT, *Types exceptionnels de pèlerins: l'herétique, le voyageur déguisé, le professionnel*, in *Le pèlerinage* («Cahiers de Fanjeaux», 15), pp. 207-225, *ibidem* p. 219 e sgg. Per esempi concernenti determinate aree, J.J. JUSSERAND, *Les Anglais au M. A. La vie nomade et les routes d'Angleterre au XIVe s.*, Paris 1884; M. SENSI, *Pellegrinaggi a Montesantangelo al Gargano nei notarili della valle spoletana sul calare del Medioevo*, in «Campania Sacra», 8/9 (1977/1978), pp. 81-120; IDEM, *Pellegrinaggi votivi e vicari alla fine del Medioevo, l'esempio umbro*, in «Bollettino storico della città di Foligno», 16 (1992), pp. 7-108. Sulla mobilità degli eremiti, emuli dei religiosi, di particolare interesse la lauda in sestine di endecasillabi composta da un tal fra Angelo da Stroncone, pellegrino al Gargano nel 1427: «Rengraziat'el nobil capitano/ De Manfredonia, cictà valorosa/ Che de limosina mi porse la mano [...] Vedendo la mia grande povertade/ Compiacendo de me con affecto/ Limosina me fee con caritate», R. PAOLUCCI, *Una lauda inedita del secolo XV*, in «Bollettino dell'Istituto di Patologia del Libro», V (Luglio sett. 1946), pp. 81-86.

[21] *Conciliorum Oecumenicorum Decreta*, pp. 240-241-262; M. MACCARRONE, *Studi su Innocenzo III*, pp. 221-337 .

[22] Vasta la letteratura sull'azione missionaria e culturale della Chiesa presso i popoli germanici e slavi: si pensi ai papi Gregorio Magno, Gregorio II e Gregorio III; si pensi alle missioni condotte dai monaci irlandesi e dai monaci orientali. D'obbligo il rimando agli Atti delle Settimane di Studio sull'Alto Medioevo di Spoleto (*La conversione al cristianesimo nell'Europa dell'alto Medioevo*, Spoleto

inizi del basso Medioevo alcuni eremiti, appartenenti ad ambienti assai diversi, si fecero predicatori itineranti e cominciano a percorrere le vie dell'Europa cristiana riunendo attorno a sé «poveri di Cristo» i quali – sull'esempio degli apostoli – rinunciavano a tutti i beni del mondo per seguire il loro maestro nelle continue peregrinazioni [23]. Quindi il testimone passò ai nuovi ordini mendicanti, tra cui si distinsero domenicani e francescani i quali, nel giro di pochi anni, popolarono l'Europa dei loro conventi. Con quest'ultimi riprese l'azione missionaria, di cui documento basilare è la bolla *Cum hora undecima*, del 1245, con la quale Innocenzo IV dava carta bianca ai francescani nell'opera di conversione dei pagani, mandato che fu poi rinnovato dai suoi successori nel 1258, a prile 19 (Alessandro IV), nel 1307 (Clemente V) e nel 1321 (Giovanni XXII) [24]. Mentre lo stesso Innocenzo IV inviò una simile bolla all'Ordine dei predicatori il 23 luglio 1253 [25].

Le ragioni per cui i francescani si fecero missionari, percorrendo così le strade del mondo, sono adombrate in una splendida metafora messa in bocca a Michele *Barducii*, forse lo pseudonimo di Ubertino da Casale. Chiamato da fra Angelo da Perugia, ministro provinciale dell'Umbria (1274-1280), a deporre sull'indulgenza

1967; *Gli Slavi occidentali e meridionali nell'alto Medioevo*, Spoleto 1983); si veda C. AZZARA, *Gregorio Magno, i Longobardi e l'Occidente barbarico. Costanti e peculiarità di un rapporto*, in «Bullettino dell'Istituto storico italiano per il medioevo e Archivio muratoriano», 97 (1991), pp. 1-74; P.M. CONTI, *Ricerche sulle correnti missionarie nella Lunigiana e nella Tuscia nei secoli VII e VIII*, in «Archivio storico per le province parmensi», IV serie, 1966, pp. 111-119.

[23] Per uno sguardo d'insieme su questi fermenti religiosi che caratterizzarono gli inizi del basso Medioevo, si vedano, H. GRUNDMANN, *Movimenti religiosi nel Medioevo*, Bologna 1980, pp. 35-82; É. DELARUELLE, *La piété populaire au Moyen Age*, Torino 1975, pp. 212-247 (*Les ermites et la spiritualité populaire*); R. MANSELLI, *Il soprannaturale e la religione popolare nel Medio Evo*, Roma 1985, pp. 87-112.

[24] La lettera è diretta «dilectis filiis fratribus de Ordine fratrum minorum in terras Saracenorum, Paganorum, Graecorum, Bulgarorum, Cumanorum, Aetiopum, Sirorum, Hiberorum, Alanorum, Gazarorum, Zicorum, Ruthenorum, Jacobitarum, Nubianorum, Nestorianorum, Georgianorum, Armenorum, Indorum, Mossolitorum, aliorumque infidelium nationum orientis seu quarumcumque aliarum partium proficiscientibus», *Bullarium franciscanum*, I, Roma 1759, p. 360, n. LXXX; V, p. 36 e sgg.; L. WADDING, *Annales minorum seu trium ordinum a s. Francisco institutotum*, IV, Quaracchi 1931, p. 96.

[25] A. BREMOND, *Bullarium Ordinis Praedicatorum*, I, Roma 1729, p. 311; vedi inoltre *Bullarium franciscanum*, I, p. 361, nota a.

della Porziuncola, Michele la raccontò così come gliel'aveva riferita Bernardo da Quintavalle [26]. È la nota storia della tentazione a seguito della quale Francesco, di notte e in pieno inverno, uscì dalla cella – quella stessa dove si era recato Michele da Spello – e privo degli abiti si gettò fra le spine. Mentre dalle ferite sprizzava il sangue – allusione alle stigmate – Francesco avrebbe esclamato:

«Decisamente meglio per me rivivere la passione del Cristo Salvatore che dare ascolto al demonio tentatore che vorrebbe farmi tornare alla vita eremitica.

D'un tratto – prosegue il narratore – la selva a ridosso della Porziuncola si illuminò e nonostante che fosse pieno inverno, ovunque spuntarono fiori e in cielo apparve una moltitudine di angeli che, librandosi sulla selva e sulla chiesa, invitavano Francesco ad affrettarsi perché alla Porziuncola lo attendevano Cristo e sua Madre Maria.

Dinanzi a Francesco – narra Michele *Barducii* – si aprì allora una strada tappezzata di seta – chiara allusione alle missioni in estremo Oriente – e dopo aver colto dodici rose rosse e dodici rose bianche, Francesco vi si incamminò; giunto quindi all'altare della Porziuncola depose quel fascio di rose».

Non proseguo il racconto, noto se non altro perché magistralmente illustrato da Ugolino Prete che, nel 1392, eseguì la pala d'altare della Porziuncola [27]. Questo racconto – metafora delle origini e dello sviluppo dell'Ordine dei frati minori – ruota attorno alla parola rosa, simbolo della maternità di Francesco – più volte nel racconto il Santo viene chiamato *pia mater nostra* – in quanto ha generato annunciatori del Vangelo: questo il significato delle dodici rose, di cui sopra – rosse in onore di Cristo e bianche in onore di Maria – dimensione apostolico-missionaria che viene sottolineata

[26] La testimonianza di Michele *Barducii*, che si dice laico, originario di Spello e residente in Assisi – con tutta probabilità uno pseudonimo – è stata edita da P. SABATIER, *Fratris Francisci Bartoli de Assisio tractatus de indulgentia S. Mariae de Portiuncola*, in *Collection d'études et de documents sur l'histoire religieuse et littéraire du Moyen Age*, 2, Paris 1900, p. LXXXII e sgg. Una nuova versione della deposizione, in A.G. LITTLE, *Un nouveau texte du témoignage de Michel Bernardi*, in «L'Oriente Serafico», XXVII-XXVIII (1917) (Nel VII Centenario dell'Indulgenza della Porziuncola), pp. 107-114.

[27] Nonostante che sia uno studio ormai datato, per la lettura della pala occorre ancora rifarsi a B. MAZZARA, *Il dipinto di prete Ilario nella Sacra Porziuncola*, in «L'Oriente serafico» 27-28 (1916-1917). Sull'opera di Ilario nel contesto dei pittori viterbesi, I. FALDI, *I pittori viterbesi di cinque secoli*, Viterbo 1970, pp. 12-14; IDEM, *Connessioni fra l'Umbria meridionale e il viterbese*, in *Dall'Albornoz all'età dei Borgia. Questioni di Cultura figurativa nell'Umbria meridionale*, Atti del convegno di Studi (Amelia 1-3 ottobre 1987), Terni 1990, pp. 99-112.

nella cosiddetta *Cappella delle rose* fatta erigere da Bernardino da Siena dove san Francesco è raffigurato fra dodici frati [28]. In quanto veri discepoli del Cristo, Francesco e i suoi compagni presero alla lettera il Vangelo, mettendo fra l'altro in pratica l'ordine di andare in tutto il mondo per annunciare la Buona Novella a tutte le creature (Mc 16, 15) [29]. Così, allorquando la fraternita giunse a un congruo numero – 1219, stando alla Cronaca di fra Giordano da Giano; 1217, stando ai padri di Quaracchi – Francesco, diviso l'Ordine in province, decise di inviare missionari in Francia, in Germania, in Ungheria e in Spagna [30].

Ampie le relazioni su questi frati minori che, per annunciare il Vangelo [31], si incamminano sulle strade d'Europa e del vicino e lontano oriente [32]. Inquadrati quest'ultimi fra gli esploratori del Medio Evo [33], essi furono prima di tutto e soprattutto dei missionari

[28] Su questa cappella, finita di affrescare da Tiberio d'Assisi nel 1516, vedi, C. GUASTI, *La basilica di S. Maria degli Angeli presso la città d'Assisi*, Firenze 1882, pp. 68-71 (ma con la data errata 1518); E. GIUSTO-R. POLTICCHIA, *La topografia dell'antica chiesa*, p. 319 e sgg.; C. CENCI, *Documentazione di vita assisana 1300-1530*, II, *1449-1530*, Grottaferrata 1975, p. 989 e sgg.

[29] Si legge nel primo capitolo della *Regula bullata* che «La regola e la vita dei frati minori consiste nell'osservare il santo Vangelo di Nostro Signore Gesù Cristo vivendo in obbedienza, povertà e castità», I, *Fontes franciscani*, pp. 171-172.

[30] *Chronica fr. Nicolai Glassberger*, in *Analecta Franciscana*, II, Quaracchi 1887, pp. XXV-XXIX.

[31] Giacomo da Vitry, intuendo la portata di questa scelta, nella sua *Historia Occidentalis*, scritta intorno al 1220, venendo, nel capitolo «Deordine et predicatione fratrum minorum», a trattare della peculiarità di questa nuova famiglia religiosa, la definisce «ordo praedicatorum quos fratres minores appellamus», J.F. HINNEBUSCH, *The «Historia Occidentalis» of Jacques de Vitry. A Critical Edition*, Fribourg (Suisse) 1972, p. 158.

[32] Uno spoglio delle fonti francescane, in tal senso, in M.T. LAUREILHE, *Sur les routes d'Europe au XIII.e siècle*, Croniques (de Jourdain de Giano, Thomas D'Eccleston et Salimbene d'Adam) traduites et commentées, Paris 1959; C. SCHMITT, *L'epopea francescana nell'Impero Mongolo nei secoli XIII-XIV*, in *Venezia e l'Oriente*, Atti del XXV Corso internazionale di Altra Cultura promosso e organizzato dalla Fondazione Giorgio Cini, dal Comune di Venezia con la collaborazione dell'Ismeo (Venezia 27 agosto-17 settembre 1983), Firenze 1987, pp. 379-408.

[33] J.P. ROUX, *Les explorateurs au Moyen Âge*, Paris 1985, in *Le temps qui court*, dedica l'attenzione al «coté humaine» del fenomeno e vi spicca la figura di Giovanni di Pian del Carpine; mentre M. MOLLAT, *Un problème majeur de la découverte du Monde (XIIIe-XVIe s.): la communication entre les hommes*, in «Bollettino storico italiano per il Medio Evo e Archivio Muratoriano», 92 (1985-86), pp. 409-421, affronta il problema della comunicazione dei viaggiatori europei e cita Giovanni di Pian di Carpine e Guglielmo di Rubruck.

la cui azione costituì una svolta in questo vitale settore della Chiesa [34].

Armati dell'ardore del Vangelo, ma privi del corredo indispensabile per chi si reca in terra straniera di cui non si conosce lingua e costumi, i frati minori missionari, agli inizi, andarono incontro a pesanti insuccessi [35]. Tale la sfortunata missione in Germania con una sessantina di frati minori guidati da fra Giovanni da Penna, pieni di zelo, ma del tutto digiuni della lingua del luogo [36]. Lo stesso Francesco prese allora l'iniziativa di inviarvi una nuova missione guidata da Cesario da Spira e con frati che conoscevano la lingua. La presenza francescana nei paesi germanici fece un ulteriore passo in avanti quando giunse a Colonia Giordano da Giano,

[34] L'impresa, portata avanti dai frati minori, dimostrò come ormai si era ben lontani dal modo con cui, qualche anno prima, era stata condotta la missione di Livonia, la regione del Baltico orientale, attorno alle foci del fiume Duna. Il vescovo Alberto aveva concepito un programma di riconquista, promuovendo in Germania una spedizione militare contro i pagani della Livonia e Innocenzo III vi aveva aderito indirizzando, il 5 ottobre 1199, un appello ai fedeli delle regioni tedesche e concedendo la protezione apostolica ai beni di chi vi partecipava alla «missione» (*PL* 214, coll. 739-740). Per M. MACCARRONE, *Studi su Innocenzo III*, p. 262s, non si trattò però di una crociata: Innocenzo III era infatti convinto che la cristianizzazione della Livonia doveva compiersi non con le armi, ma con la predicazione del Vangelo e grazie alla libera accettazione della fede cristiana, come appunto ribadisce nell'arenga della lettera indirizzata ai fedeli della Sassonia e della Westfalia (*PL* 214, 739-740). Il pontefice, indirizzando nell'aprile 1200 una lettera a tutti gli abati e monaci cistercensi, perché inviassero in Livonia loro religiosi, si assunse la direzione e la responsabilità dell'evangelizzazione delle terre del Nord, chiamando quell'impresa *santa predicazione*. Diversamente *Chronicon Livonie* di Enrico mette in evidenza l'azione militare compiuta dai tedeschi (*Henrici Chronicon Livoniae*, ed. L. ARBUSOW-A. BAUER, in MGH, *Script. rer. German. in usum scholarum*, Hannover 1955, pp. 12-21).

[35] Scrive Ruggero Bacone, nel *De situ Terrae Sanctae*, «sive pro conversione infidelium proficiscatur, aut pro aliis Ecclesiae negotiis, necesse est, ut sciat ritus et conditiones omnium nationum»; sul programma missionario di Bacone vedi, R.R. DANIEL, *The Franciscan Concept of Mission in the High Middle Ages*, Lexington (Kentucky) 1975, p. 61 e sgg.

[36] Questi frati missionari conoscevano una sola parola che si rivelò provvidenziale nel primo impatto, ma che ben presto si trasformò un boomerang. Ad ogni domanda i frati, poveramente vestiti e visibilmente denutriti, rispondevano *ja*: tutto andò bene finché non fu loro richiesto se, per caso, non appartenessero alla setta ereticale che aveva messo scompiglio in Lombardia e se, giunti Germania, avrebbero voluto fare altrettanto. E avendo questi risposto *ja*, chi fu bastonato, chi imprigionato, chi denudato e messo alla berlina, *Chronica fratris Iordani a Iano*, in *Analecta Franciscana*, I, Quaracchi 1885, pp. 1-19; *Fonti Francescane*, II, Movimento Francescano, Assisi 1977, p. 1973, n. 2327.

secondo provinciale della Teutonia, noto per la sua Cronaca e soprattutto quando a lui subentrò, come terzo ministro provinciale, Giovanni di Pian del Carpine († 1252), grande figura di apostolo e missionario noto per le legazioni compiute presso Luigi IX re di Francia [37] e presso i Mongoli a seguito della quale scrisse la *Historia Mongalorum* in cui descrive usi, costumi e credenze dei Mongoli, nonché la loro storia, quale si conviene a un diplomatico che sia anche ottimo osservatore [38].

Va però ricordato che l'iniziativa di andare tra le popolazioni pagane dell'Asia centrale, tra i Mongoli, per convertirli, partì dal papa e, in contemporanea, oltre ai francescani, vi si recarono anche i domenicani: una missione diplomatica da mettere in relazione con la circolazione di leggende e notizie che identificavano i Tartari con i biblici madianiti [39]. La loro imminente irruzione, con la rottura delle Porte Caspie, era stata interpretata in Occidente come l'avvento di Gog e di Magog che avrebbe aperto i tempi dell'anticristo [40]. È in questo contesto che va inquadrata l'impresa

[37] MARIANO D'ALATRI, *La vita quotidiana dei frati minori nella «Cronica» di fra Salimbene*, in «Collectanea franciscana», 57 (1987), pp. 245-271.

[38] Per l'opera letteraria di fra Giovanni, d'obbligo è il rimando a, GIOVANNI DI PIAN DEL CARPINE, *Storia dei Mongoli*, intr. L. PETECH, cur. P. DAFFINÀ-C. LEONARDI, ed. E. MENESTÒ, trad. M.C. Lungarotti, Spoleto 1989 («Biblioteca del Centro per il collegamento degli studi medievali e umanistici dell'Università di Perugia», 1). Fra Giovanni va ricordato anche per il sinodo riformatore da lui celebrato nel 1249, come arcivescovo di Bar (Antivari), dove era stato nominato l'anno precedente, L. WALDMÜLLER, *Die Synoden in Dalmatien, Kroatien und Ungarn. Von der Völkerwanderung bis zum Ende der Arpaden (1311)*, Paderborn-München-Wien-Zürich 1987. Furono autori di cronache mongoliche altri due missionari francescani, Guglielmo di Rubruck (*Itinerarium* in *Sinica Franciscana*, I, *Itinera et relationes fratrum minorum saeculi XIII et XIV*, a cura di A. VAN DEN WYNGAERT, Quaracchi 1929, pp. 164-332) e Odorico da Pordenone (*Relatio*, in *Sinica Franciscana* ... cit., pp. 413-495).

[39] Sulle missioni nell'Asia centrale, tra le opere più recenti, M. MOLLAT, *Grands voyages et connaissance du monde du milieu du XIII.e siècle à la fin du XV.e*, I parte, *Voyages en Asie*, Paris 1966; G.A. BEZZOLA, *Die Mongolen in abendländischer Sicht (1220-1270). Ein Beitrag zur Frage der Völkerbegegnungen*, Bern-München 1974; J. RICHARD, *La Papauté et les missions d'Orient au Moyen Âge*, Roma 1977, ma va anche ricordato, G. SORANZO, *Il papato, l'Europa cristiana e i Tartari*, Milano 1930. Sull'Asia orientale, F.E. REICHERT, *Incontri con la Cina. La scoperta dell'Asia orientale nel Medioevo*, Milano 1997 («Fonti e Ricerche», 11).

[40] In una lettera di Federico II di Svevia si faceva risalire il nome della popolazione al fiume Tarta o meglio Tartaro, con pregnanza emotiva di un rimando al Tartaro dei classici: si comprende allora il timore che investì i padri conciliari al

missionaria fra i Tartari sia dei domenicani, sia dei francescani [41]. Pioniere fu il domenicano Giuliano d'Ungheria che attraversò i Monti Urali negli anni 1234/5 e nel 1237 giunse in Russia [42]. Quindi, durante i preparativi del primo concilio ecumenico di Lione (1245), Innocenzo IV decise di inviare *ad Tartaros* due ambasciatori francescani con altrettante lettere, ambedue datate 5 marzo 1245, la prima per dissuadere *Magnus*, re dei Tartari, da ulteriori devastazioni e, come si apprende dalla bolla *Cum non solum homines*, presentare fra Giovanni da Pian di Carpine, latore della medesima, come ambasciatore di pace [43]. Nell'altra lettera, la *Dei Patris*, che avrebbe dovuto portare fra Lorenzo del Portogallo, si invitavano i Tartari a convertirsi al Vangelo [44]. Se nonché Lorenzo del Portogallo, fu destinato ad altro incarico per cui lo stesso Innocenzo IV lo sostituì con due domenicani, Ascelino da Cremona e Andrea da Longjumeau. Le due legazioni presero strade diverse: i domenicani partirono dalla Siria franca e incontrarono i comandanti mongoli nell'Iran occidentale. Fra Giovanni da Pian del Carpine e i suoi soci francescani presero invece la via di Kiev e incontrarono i Mongoli nella Russia meridionale. Quelle due direzioni finirono per divenire una divisione di campi di attività: ai

Lionese II (1274), cfr. B. ROBERG, *Die Tartaren auf dem 2. Konzil von Lyon 1274*, in «Annuarium historiae conciliorum», 5 (1973), p. 241 e sgg. Questa era la lettura che ne aveva dato Ruggero Bacone; mentre negli Annali di Marbach si collega l'arrivo dei Tartari a un lavoro di congiura e di eversione ad opera degli ebrei dell'Europa occidentale che, «lieti delle sconfitte degli eserciti cristiani, non solo si preparano all'insurrezione, ma raccolgono armi da portare ai confratelli lontani, discendenti delle perdute tribù di Israele, per aiutarli nell'impresa di conquista e distruzione dell'occidente» cfr. *Espansione del francescanesimo tra occidente e oriente nel secolo XIII*, Atti del VI Convegno internazionale (Assisi 12-14 ottobre 1978), Assisi 1979, intervento di Davide BIGALLI, p. 48.

[41] Per un quadro d'insieme, L. PETECH, *I francescani nell'Asia centrale e orientale nel XIII e XIV secolo*, in *Espansione del francescanesimo tra occidente e oriente nel secolo XIII* ... cit., pp. 213-240.

[42] D. SINOR, *Un voyageur du XIIIe siècle: le dominicain Julian de Hongrie*, in «Bullettin of the School of Oriental and African Studies», 14 (1952), pp. 589-602, vedi anche P. PELLIOT, *Les Mongols et la papauté*, 2, in «Revue de l'Orient latin», III/4 (24), (1924), p. 262 e sgg.; H. DOERRIE, *Drei Texte zur Geschichte der Ungarn und der Mongolen: die Missionsreise des Fr. Jualianus O. P. ins Uralgebiet (1234/5) und nach Russland (1237) und der Bericht des Erzbischofs Peter über die Tartaren*, in «Nachrichten der Akademie der Wissenschaften in Göttingen, Filologisch Historische Klasse», 1956, pp. 125-202.

[43] *Bullarium franciscanum*, I, p. 353, n. LXXV.

[44] *Ivi*, p. 354, n. LXXXVI.

domenicani l'Iran; ai francescani la Mongolia, anzi lo sterminato territorio dell'Asia centrale e orientale [45].

L'opera di Giovanni fu continuata dal fiammingo Guglielmo da Rubruck che insieme al compagno Bartolomeo da Cremona partì ai primi del 1253 e non più da ambasciatore, ma da missionario riuscì a farsi ricevere dal Gran Khan Möngke, rimanendo per circa sei mesi nella capitale Qaraqorum da dove, nel 1254, partì per la Terrasanta da cui inviò a Luigi IX di Francia la sua relazione (*Itinerarium*) [46].

Di lì a qualche anno tre sultani – mamlûk Baibars (1260-77), Qalawûn (1279-90) e al-Ashraf (1290-93) – smantellarono progressivamente i regni latini di Siria e Palestina: ultima a cadere fu San Giovanni d'Acri (1291); dopo di che il pellegrinaggio ai Luoghi Santi subì una battuta d'arresto [47]. Ma la certezza che ormai fossero giunti gli ultimi tempi spinse gli Spirituali a sfidare i pericoli per recarsi in Terrasanta [48]: si registrò così una progressiva affluenza di francescani che, a partire dal 1303, si recarono nei Luoghi Santi e per visitarli e per assistere spiritualmente i prigionieri [49]. E tuttavia il primo sovrano cristiano a riallacciare i rapporti con il sultano d'Egitto, Al Nasir, fu Giacomo II di Aragona il quale, nel 1323, ottenne l'autorizzazione per dodici religiosi domenicani a risiedere in Gerusalemme [50]; la venuta dei predicatori non sortì tuttavia gli

[45] L. PETECH, *I francescani nell'Asia* ... cit., p. 219.

[46] Da qui Guglielmo inviò a Luigi IX di Francia l'*Itinerarium*, dove relaziona sul suo viaggio. Il testo in *Sinica Franciscana*, I, ed. A. VAN DEN WYNGAERT ... cit., pp. 145-332.

[47] Lo smarrimento in cui vennero a trovarsi gli ultimi religiosi occidentali in Terrasanta è ben riassunto dal domenicano fiorentino Riccoldo da Monte di Croce nell'epistola, I.E. PANELLA, *Preghiera e protesta. La prima lettera di Riccoldo*, in «Archivum fratrum praedicatorum», LIX (1989), pp. 17-88.

[48] S. RUNCIMAN, *Storia delle Crociate*, Torino 1970, II, p. 1034 e sgg. Per un quadro d'insieme, P. ALPHANDERY-A. DUPRONT, *La cristianità e l'idea di crociata*, Bologna 1974.

[49] Sulla ripresa del pellegrinaggio, G. GOLUBOVICH, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, III, (1300-1332), Quaracchi 1919, pp. 60-72; 209; 289; IV (dal 1333 al 1345), Quaracchi 1923, p. 9 e sgg. Sulla missione di fra Angelo da Spoleto e di quattro suoi compagni presso gli schiavi in Egitto e successiva visita ai luoghi santi (1303), *ivi*, III, p. 60 e sgg. Sul ruolo dei francescani in Terra Santa durante il secolo XIII, M. RONCAGLIA, *I francescani in Oriente durante le crociate: storia della provincia di Terra Santa*, Il Cairo 1954.

[50] G. GOLUBOVICH, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa e dell'Oriente francescano*, II, *Addenda al sec. XIII e fonti pel sec. XIV*, Quaracchi 1913, p. 232 e sgg., 309; *Ivi*, V, 60, 62, 84.

effetti sperati per cui, di nuovo, i Luoghi Santi tornarono ad essere privi di clero latino [51]. Ebbe invece successo l'azione diplomatica che i sovrani del regno di Napoli condussero con il sultano, ottenendo, per i francescani, l'autorizzazione ad acquistare in Gerusalemme terreni ed edifici onde costruirvi il loro convento [52]. A questa operazione, fatta con il denaro di Roberto e di Sancia di Napoli [53], fece da tramite donna Margherita di Sicilia, la quale gestiva l'albergo situato di fronte alla basilica del Santo Sepolcro [54].

La mobilità dei mendicanti che si recarono in terra di missione fa il paio con quella dei loro confratelli che si muovevano, nell'ambito della cristianità, per raggiungere le sedi dei capitoli generali, o provinciali [55]; si facevano grandi viaggi per la visita canonica o per

[51] G. GOLUBOVICH, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa*, II ... cit., p. 143. Ugualmente non ebbe seguito la successiva concessione fatta a Giacomo II d'Aragona dal sovrano d'Egitto a favore di 12 frati minori i quali effettivamente, tra gli anni 1323-27, vennero a Gerusalemme e prestarono servizio al Santo Sepolcro, G. GOLUBOVICH, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa*, III ... cit., p. 310 e sgg.

[52] A conclusione dell'operazione Clemente VI spedì due bolle, inviate lo stesso 21 novembre 1342: *Gratias agimus*, al ministro generale dei frati minori e al ministro provinciale di Terra Santa; *Nuper carissimae* a Roberto di Napoli e a sua moglie Sancia di Majorca; J.M. FONSECA AB EBORA, *Annales Minorum*, VII, (1323-1346), Quaracchi 1932, pp. 309-310 (an. 1342, n. 18); G. GOLUBOVICH, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa*, IV ... cit., p. 52 e sgg.

[53] I reali, i quali oltre al titolo di re di Sicilia, godevano anche di quello di re Gerusalemme, confermarono in tal modo, il loro juspatronato sopra sugli edifici sacri dei Luoghi Santi, impegnandosi anche a mantenere, a proprie spese in Gerusalemme, dodici frati e tre servi, G. GOLUBOVICH, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa*, IV, p. 44 e sgg. Sui legami degli Angioini con gli spirituali J.M. VIDAL, *Un ascète de sang royal, Philippe de Majorque*, in «Revue des Questions historiques», LXXXXIV (1910), pp. 391-403; POU Y MARTÌ, *Visionarios, beguinos y fraticelos Catalanes*, Vich 1930, pp. 111-149; L. VON AUW, *Angeli Clareni opera*, I, *Epistole*, Roma 1980, p. XL e sgg. E non è improbabile che l'impegno politico della regina Sancia per la Terra Santa sia stato il frutto di una condivisione degli intenti dei fraticelli, eredi degli spirituali, i quali si ritenevano, tra l'altro, i predestinati apostoli della conversione dei saraceni.

[54] Su questo ospizio, che riutilizzava l'Ospedale di San Giovanni, culla dell'Ordine dei Giovanniti, capace di accogliere mille persone e sul ruolo che ebbe donna Margherita, per la costruzione del convento di Monte Sion, G. GOLUBOVICH, *Biblioteca bio-bibliografica della Terra Santa*, III ... cit., p. 312; *ivi*, IV, pp. 13-14, p. 59 e sgg.; 225s; *Ivi*, V (dal 1346 al 1400), p. 101.

[55] Il mancato intervento a un capitolo era severamente proibito e punito con tre giorni a pane e acque e con la recita di un salterio, Th. KÄPPELI-A. DONDAINE, *Acta capitulorum provincialium Provinciae romanae (1243-1344)*, p. 2 (capitolo provinciale di Roma).

predicazione itinerante [56]; si affrontava il rischio e comunque la fatica del viaggio anche per chiedere raccomandazioni di qualche cardinale [57], o persino per fare i fanghi presso qualche bagno [58]; mentre quotidianamente e per i più svariati motivi si usciva dai conventi e si circolava in città. Troppo lungo analizzare la casistica per cui i frati potevano lasciare il convento e mettersi in viaggio, fin quasi, se non ad intasare le stesse strade – divenendo così parte di rilievo della «population flottante» [59] – di certo rendendo problematica la gestione dei conventi e delle case dove alla fine di una giornata di cammino facevano recapito [60]. L'abbigliamento,

[56] Gli archivi municipali offrono ampio materiale d'indagine sui religiosi itineranti. Alle volte ci forniscono piccole tracce, come nel seguente esempio, «frater Nicolaus de Amelia solvit pro transitu unius fardellecti cum certis pannis ab eius usu et libris soldos decem [...] fr. Iohannes de Cantiano solvit pro transitu unius fardellecti, cum certis libris, soldos decem». Si tratta di due religiosi in transito per Foligno costretti ciascuno a pagare dieci soldi per il pedaggio. FOLIGNO SEZ. DI ARCHIVIO DI STATO, Priorale 375, *Registrazione delle entrate per dazio, pedaggio* ecc. (1439 settembre 21-1440 settembre 15), di cc. 200. Il notaio, incaricato di registrare l'entrata della gabella comunale, non annota né l'Ordine di appartenenza dei due frati, né quali e quanti libri portavano dentro il sacchetto da viaggio. In altri registri comunali, come nelle *riformanze* è possibile invece trovare sui predicatori itineranti un'ampia documentazione; uno spoglio nei miei, *Predicazione itinerante a Foligno nel secolo XV*, in «Picenum Seraphicum», X (1973), pp. 139-195; *Rapporti tra San Giacomo della Marca e le confinanti città umbre*, in «Picenum Seraphicum», XIII (1976), pp. 308-324. Né mancano esempi di diari di predicatori itineranti; cito il diario di fra Bernardino Bonavoglia da Foligno (fine sec. XV e inizi successivo: il 1507 è l'ultima data annotata) rimasto sostanzialmente inedito e di cui pubblico stralci nel mio, *Predicazione itinerante a Foligno nel secolo XV* ... cit., pp. 190-193.

[57] «Inhibemus quod fratres non vadant vel mittantur extra provinciam ad curias cardinalium sine licentia provincialis», Th. KÄPPELI-A. DONDAINE, *Acta capitulorum provincialium Provinciae romanae (1243-1344)* ... cit., p. 7.

[58] «item quod fratres qui mittuntur ad balnea Viterbiensia pro infirmitate a suis conventibus procurentur», Th. Käppeli-A. Dondaine, *Acta capitulorum provincialium Provinciae romanae (1243-1344)* ... cit., pp. 11, 27.

[59] J. LE GOFF, *La civilisation de l'Occident médiéval*, Paris 1965, p. 172, giustamente afferma che «la mobilité des hommes du Moyen Age a été extrême, deconcertante».

[60] Il girovagare non rientrava nelle abitudini dei frati mendicanti del secolo XIII; non mancarono tuttavia frati che 'viaggiavano' non per una missione, ma per un soggiorno. È il caso, del tutto eccezionale, di Salimbene di Adam, frate minore non ancora ordinato sacerdote che nel 1247, all'età di 26 anni, mandato dal Generale a Parigi per completarvi la sua formazione, rinunciò di fatto agli studi per girovagare, con il permesso di Giovanni da Parma, mesi e mesi in Francia e in Provenza, senza mai avere, in pratica, fissa residenza: si muoveva per visite turistiche, o per incontrare questo o quel personaggio, dandone testimonianza nella sua Cronaca,

l'eventuale porto di armi, l'abuso della cavalcatura, le tappe intermedie del viaggio, i tempi di percorrenza e la provvista di vitto e alloggio, sono temi che soli occuperebbero lo spazio di una relazione mirata [61].

3. *La lotta contro i fraticelli eretici*

Stante il binomio del titolo assegnatomi, l'attenzione è per un viaggio che costituì una tappa importante nella storia della Chiesa che era appena uscita dal Grande Scisma. Noto come papa Martino V, eletto l'11 novembre 1417 al concilio di Costanza, dopo aver regolato gli affari più importanti, tra cui la crociata d'Africa [62], il 16 maggio successivo intraprese il viaggio che, attraverso Ginevra e Milano, lo condusse a Mantova, poi a Firenze, dove rimase due anni, finché, nel settembre 1420, fece il suo ingresso solenne a Roma [63].

Nel novembre del 1418, valicate le Alpi, gli andò incontro fra Antonio *de Pereto*, ministro dell'Ordine dei frati minori, accompa-

SALIMBENE DE ADAM, *Cronica*, nuova edizione critica a cura di G. SCALIA, I, Bari 1966; in particolare su questo viaggio in Francia (1247-1248), J. PAUL-M. D'ALATRI, *Salimbene da Parma*, Roma 1992, pp. 147-159 .

[61] Mettendosi in viaggio frati e conversi non dovevano portare con sé denaro, Th. KÄPPELI-A. DONDAINE, *Acta capitulorum provincialium Provinciae romanae (1243-1344)* ... cit., pp. 2, 8; i predicatori, uscendo dal convento, per esplicare la loro funzione, se il tragitto non era lungo, erano invitati a fare a meno del novizio o del giovane frate accompagnatore *ivi*, p. 6; Th. KÄPPELI, *Acta capitulorum provinciae Lombardiae (1254-1293) et Lombardiae inferioris (1309-1312)*, in «Archivum fratrum praedicatorum», 11 (1941), pp. 138-172.

[62] Vi occupa un posto di rilievo la crociata d'Africa per la quale, con bolla 'Rex regum' del 4 aprile 1418, Martino attribuì ai Portoghesi le terre conquistate (a cominciare da Ceuta presa il 21 agosto 1415), autorizzandoli inoltre a commerciare con gli infedeli e ad ottenere da loro informazioni militari, CH.-M. DE WITTE, *Les bulles pontificales et l'expansion portugaise au XVe siècle*, in «Revue d'histoire ecclésiastique», 48 (1953), pp. 683-718; 49 (1954), pp. 436-461; 51 (1956), pp. 513-543; 53 (1958), pp. 5-46 e 443-471; cfr. inoltre E. STAEDLER, *Die Cruciata Martins V. vom 4. april 1418*, in «Archiv für Urkundenforschung», 17 (1941), p. 310 e sgg.; C. Erdman, *A idea da cruzada em Portugal*, Coimbra 1940.

[63] F. MILTENBERGER, *Das Itinerarium Martins V. von Constanz bis Roma*, in «Mitteilungen des Instituts für oesterreiche Geschichtsforschung», 15 (1894), p. 662; S. PUIG I PUIG, *Martin V, su itinerario de Costanza a Roma (Discursos leidos en la Real Acad. de benas letras de Barcelona)*, Barcelona 1930; R. VOLTA, *Papa Martino V a Milano*, in «Archivio storico Lombardo», XII (1886), p. 837.

gnato, come si evince dal libro delle suppliche dello stesso Martino V, da un gruppo di giovani francescani, della famiglia di fra Paoluccio Trinci, la medesima dove, da poco più di un decennio, era entrato fra Bernardino da Siena: una famiglia francescana, a indirizzo eremitico, detta della regolare osservanza, la quale aveva avuto origine dagli Spirituali umbro-marchiani, a loro volta legati agli Spirituali romani [64], famiglia che era stata approvata da Gregorio XI, nel 1373 [65]. Intento dei frati minori fu quello di dare il benvenuto al neo eletto papa e insieme offrire la loro piena disponibilità per la difesa della gerarchia che ultimamente aveva ricevuto nuovi attacchi dai fraticelli *de opinione*, con i quali, si badi bene, i frati del Trinci, detti anche dell'osservanza, condividevano le origini [66]. I fraticelli *de opinione*, seguaci dell'ex ministro generale fra Michele da Cesena, erano fautori di una Chiesa povera e, cosa ben più grave, negavano la legittimità di papa Giovanni XXII e dei suoi successori: nonostante le scomuniche e le inquisizioni ordinate dai papi – a partire da Giovanni XXII – i fraticelli avevano continuato ad avere un notevole seguito, specie durante il grande scisma, grazie alla protezione accordata loro, tra Marche e Umbria, dai potentati locali, ai quali faceva buon gioco l'idea rivoluzionaria di povertà da loro sbandierata [67]. Faceva parte del gruppo dei frati della regolare

[64] Sull'argomento d'obbligo il rimando al saggio di G.G. MEERSSEMAN, *Spirituali romani amici di Caterina da Siena*, riedito in G.G. MEERSSEMAN, *Ordo fraternitatis. Confraternite e pietà dei laici nel Medioevo*, in collaborazione con G.P. PACINI, I, Roma 1977, pp. 535-573.

[65] ILARINO DA MILANO, *San Bernardino da Siena e l'osservanza minoritica*, in *S. Bernardino da Siena*, saggi e ricerche pubblicati nel quinto centenario della morte (1444-1944), Milano 1945, pp. 379-406, facendo riferimento a Mariano da Firenze e al Wadding, dice che nel 1415 alla riforma avevano aderito 35 conventi abitati da circa 200 religiosi, «senza appariscenza, in maggioranza fratelli laici, più eremiti che apostoli», *ivi*, p. 385. Mi permetto inoltre di rimandare al mio, M. SENSI, *Le osservanze francescane nell'Italia centrale (secoli XIV-XV)*, Roma 1985 («Bibliotheca Seraphico-capuccina» 30), p. 47 e sgg.

[66] B. PANDZIČ, *De ordinationi sacerdotali S. Iohannis a Capistrano*, in «Archivum franciscanum historicum», 49 (1956), pp. 77-82.

[67] La chiesa povera è uno dei temi di fondo del noto manifesto di Perugia del 1322 per il quale vedi A. BARTOLI LANGELI, *Il manifesto francescano di Perugia del 1322 alle origini dei fraticelli 'de opinione'*, in «Picenum Seraphicum», 11 (1974), pp. 204-261. Sul contesto politico, G. MOLLAT, *Les Papes d'Avignon (1305-1378)*, Paris 1950, pp. 271-274; E. DUPRÈ THESEIDER, *Roma dal comune di popolo alla signoria pontificia (1252-1377)*, Bologna 1952; IDEM, *I papi di Avignone e la questione romana*, Firenze 1939.

osservanza, al seguito del ministro Antonio *de Pereto*, quel fra Giovanni da Capestrano, all'epoca ancora diacono, cui Martino V, con bolla *Apostolica Sede* del 27 maggio 1426, diede pieno mandato di perseguire detti fraticelli in tutta Italia, facoltà estesa l'anno successivo ad ogni genere di errore [68]. Per capire la portata di questo incarico occorre fare un passo indietro.

Nel maggio del 1419, mentre il papa era ancora *in itinere*, c'era stato a Firenze uno scontro fra domenicani e francescani: da una parte il domenicano Manfredi da Vercelli [69]; dall'altra Bernardino da Siena dell'osservanza francescana il quale, dopo aver predicato a Milano, era tornato in Toscana: quivi appunto i Manfrediani, per gelosia, avevano accusato Bernardino di eresia e di idolatria, a motivo della devozione del nome di Gesù che egli andava diffondendo fra il popolo [70]. Manfredi proseguì il suo pellegrinaggio a Roma dove, nel 1425, in difesa della gerarchia, compose un trattato contro i fraticelli *de opinione*, indubbiamente lo aveva fatto perché cosa gradita a Martino V, ma anche per procurarsi amici presso la curia romana [71].

[68] C. EUBEL, *Bullarium franciscanum*, VII, Roma 1904, p. 653, n. 1710. La facoltà di perseguire i fraticelli fu richiesta con supplica accordata il 7 giugno 1427, *Ivi*, nota 1.

[69] Per R. CREYTENS, *Manfred de Verceil O. P. et son traité contre les fraticelles*, in «Archivum fratrum praedicatorum», 11 (1941), pp. 173-190, *ibidem* 180, lo scontro tra Manfrediani e san Bernardino iniziò a Firenze nel 1419, ancorché il vero attacco, che portò Bernardino ad essere inquisito, fu sferrato più tardi, dopo la predicazione tenuta il 3 maggio 1424 a Firenze. Vedi inoltre L. WADDING, *Annales minorum*, 34, n. II ... cit.; H. FINKE, *Acta Concilii Constanciensis*, vol. IV, Münster 1928, p. 198, dove è riferita la lettera che Giorgio d'Ornos scrisse, da Milano, il 12 ottobre 1418, a Alfonso d'Aragona per informarlo su Manfredi e sul suo movimento.

[70] Sulla devozione al nome di Gesù, E. LONGPRÈ, *S. Bernardin et le Nom de Jésus*, in «Archivum franciscanum historicum», 28 (1935), pp. 443-476; 29 (1936), pp. 142-168. Sulla predicazione di san Bernardino, iniziata a Milano negli anni 1417 e 1418, proseguita nel 1421 a Pavia e nel 1425 a Siena, Perugia ed Assisi, tutta tesa alla riforma della Chiesa e della società, Andrea BIGLIA, *Liber de institutis, discipulis et doctrinis fratris Bernardini Ordinis minorum*, ed. B. DE GAIFFIER, *Le mémoire d'André Biglia sur la predication de sant Bernardin de Sienne*, in «Analecta Bollandiana», 53 (1935) (predicazione a Milano); D. PACETTI, *La predicazione di s. Bernardino da Siena a Perugia e ad Assisi nel 1425*, in «Collectanea franciscana», 9 (1939), pp. 494-520; 10 (1940), pp. 6-28; 161-188.

[71] Il trattato, redatto nel 1425, è stato edito da R. CREYTENS, *Manfred de Verceil O. P. et son traité contre les fraticelles*, in «Archivum fratrum praedicatorum», 11 (1941), pp. 173-190; R. RUSCONI, *Fonti e documenti su Manfredi da Vercelli O. P. ed il suo movimento penitenziale*, in «Archivum fratrum praedicatorum», XLVII (1977), pp. 51-107; IDEM, *Note sulla predicazione di Manfredi da Vercelli O. P. e il movimento penitenziale dei terziari manfredini*, in «Archivum fratrum praedicatorum», XLVIII (1978), pp. 93-135.

Francescani e domenicani, che si erano appena scontrati, si trovano così a combattere, nel terzo decennio del secolo XV, pur su fronti diversi, un comune nemico, i fraticelli *de opinione*. Ebbero però fortuna solo i frati dell'Osservanza francescana: celebre la prima campagna da loro condotta nel mese di maggio 1426 a Masaccio e Maiolati, uno dei centri di forza del fraticellismo marchigiano, dove l'inquisitore fra Giovanni da Capestrano ebbe a fianco fra Giacomo della Marca, l'autore del celebre trattato *Dialogus contra fraticellos*, il quale era stato nominato da Martino V predicatore speciale per tutta Italia contro i fraticelli [72].

4. L' "eresia" cerretana

Di lì a qualche anno, nuovi mali avevano ripreso a minare la Chiesa dalle basi: oltralpe, *eleemosinarum quaestores* avevano ricominciato a commerciare, su larga scala, indulgenze, mentre alcuni religiosi andavano organizzando traffici sacrileghi, vendendo *Agnus Dei* che dicevano benedetti dal papa e fabbricando false bolle pontificie di indulgenza [73]. Nicolò V, con lettera *Ad reprimendas*

[72] Lettera 'Considerantes', *Bullarium franciscanum*, VII, 663-4, n. 1732; L. WADDING, *Annales minorum*, 1426, 3 (X, 120-121); S. IACOBUS DE MARCHIA, *Dialogus contra fraticellos*, addita versione itala saeculi XV, ed. D. LASIC, Falconara 1975. Ai codici del sec. XVII, ivi recensiti (p. 59 e sgg.), si aggiunga, *Dialogus contra fraticellos, Jacobi de Marchia*, s.d., SPOLETO, ARCHIVIO DI STATO, Fondo Campello, ms. 43 «Incipit dialogus. Catholicus quid tibi videtur etc.»; *explicit* «His supra scriptis et scribendis [...] qui est benedictus in saecula, amen». Per uno sguardo d'insieme sull'ufficio dell'Inquisizione affidato agli osservanti, MARIANO D'ALATRI, *Eretici e inquisitori in Italia, Studi e documenti*, 2, *Il Tre e il Quattrocento*, Roma 1987, pp. 275-290; IDEM, *Il B. Antonio e i fraticelli della Maremma*, in *Il Beato Antonio da Stroncone*, Atti delle giornate di Studio, Stroncone 1994-1995, a cura di M. SENSI, Santa Maria degli Angeli (Assisi) 1995, pp. 79-83. Mi permetto inoltre di rimandare al mio, *Ebrei finanziatori dell'Inquisizione*, in «Collectanea Franciscana», 45 (1975), pp. 269-273.

[73] Contro il commercio delle indulgenze si era già pronunciato lo stesso papa Bonifacio IX, quel pontefice che – come ebbe a scrivere il cronista Gobellinus Persona – aveva trascinato nel discredito tutte le indulgenze poiché le andava concedendo a piene mani a chiunque ne avesse fatta richiesta. Fu lui a creare, nel 1390, il nuovo istituto del collettore delle indulgenze dove il prezzo delle indulgenze era legato a una casistica equa; ma poiché, ciononostante, si erano verificati gravi

insolentias, del 7 dicembre 1452, ordinò allora a due inquisitori, uno francescano e l'altro domenicano, di procedere contro gli eccessi che si erano verificati nei regni di Francia, Castiglia, Lion, Aragona e Navarra [74].

Vecchio il problema dei *quaestores eleemosinarum* che, dal sec. XIII, aveva investito tutta Europa; da qui le condanne da parte del concilio Lateranense IV [75]. Ciò nonostante nulla cambiò, per cui ripetute lagnanze continuavano ad essere sollevate da uomini come Alberto Magno, Bertoldo di Ratisbona e Umberto di Romans. Stigmatizzati dalla decretale *Abusionibus*, emanata da Clemente V nel 1312 e divenuti oggetto di satira da parte della novellistica del Tre e Quattrocento, i *quaestores* continuarono imperterriti a ingannare i semplici, elargendo *motu proprio* indulgenze, dispensando dai voti, assolvendo dai peccati riservati, liberando dal purgatorio tre o più anime, parenti prossimi di quanti elargivano loro una congrua elemosina fino a promette indulgenze *a pena et a culpa*, fraintendendo il linguaggio canonico del tempo – facoltà data al confessore di rimettere la pena del peccato nello stesso tempo in cui egli impartiva l'assoluzione – e dandogli invece l'accezione di rimettere, in un sola volta e senza confessione sia il peccato, sia le relative pene [76]. Bersaglio dei novellieri fu non tanto l'apostolato dei frati, o la professione dei *mercanti di indulgenza* – l'uno necessario per la moralizzazione della società; l'altra per la sopravvivenza di istituti caritativi o di religione – bensì la capacità, da parte di alcuni, di usare la parola, l'eloquenza, dove si tiravano in ballo una informazione distorta delle indulgenze e la venerazione di certe presunte reliquie, al fine di far soldi alle spalle di fedeli creduloni: «oportet

scandali, egli, nel 1397, incaricò i collettori delle province di Tiga e di Brema di eseguire un'inchiesta su falsi predicatori del giubileo che, spinti dalla cupidigia, avevano in dette regioni commesso gravi abusi, A. ESCH, *Bonifaz IX und der Kirchenstaat*, Tübingen 1969; A. FLICHE-V. MARTIN, *Storia della Chiesa*, XIV/1, *La Chiesa al tempo del grande scisma e della crisi conciliare (1378-1449)*, Torino 1967, p. 109.

[74] U. HUNTEMANN, *Bullarium franciscanum*, n. s. I, Quaracchi 1929, n. 1622; J. GOÑI GAZTAMBIDE, *Las primeras indulgencias de difuntos (1456-1474)*, in «Anthologica annua», 2 (1954), pp. 377-391.

[75] *Conciliorum Oecumenicorum Decreta*, p. 263, Costituzione 62. Le disposizioni entrarono quindi nel c. 2, V. 9 *in Clem*, cfr. *Corpus iuris canonici*, a cura di AE. FRIEDBERG, 2, Lipsiae 1879, 1190.

[76] C. 2, *Abusionibus, De paenit. et remiss.*, V. 9 *in Clem*, cfr. *Corpus iuris canonici*, a cura di AE. FRIEDBERG, 2, 1190.

enim hominem quaestui deditum esse callidum, astutum, fronte obdurata, more senis apri, et uno aut pluribus mendaciis convinctum non erubescere», scrive Teseo Pini, l'autore dello *Speculum cerretanorum* [77].

Rimando al più volte citato saggio, *Il libro dei vagabondi* del Camporesi, per un'ampia panoramica sui testi letterari che toccano il fenomeno del vagabondaggio e della ciarlataneria in Italia. Restringo l'attenzione al problema suscitato dallo *Speculum Cerretanorum*, scritto da Teseo Pini negli anni 1484-86, quando fu vicario generale a Spoleto e in forza del suo ufficio inquisì *eleemosinarum quaestores*, vagabondi, mendicanti e altri, appunto i cerretani, i quali si erano dati un'organizzazione centralizzata, favorita dalla loro comune origine umbra e mi chiedo se questa organizzazione è realmente esistita, o è frutto di una fervida fantasia letteraria.

Dell'area cerretana, stigmatizzata dal Pini, facevano capo centri della diocesi di Spoleto, come Cerreto, Sellano, Montesanto, Cascia e Norcia. Cerreto, trovandosi all'incrocio di più strade che attraversano la Valnerina, in età medievale fu il centro demico più attivo. E i Cerretani stando al Pini, diedero vita a una potente confraternita la quale, a sua volta, derivava da un'antica setta sacerdotale, i sacerdoti di Cerere [78]. Mitica l'origine sacerdotale di questi questuanti, mitica l'esistenza di una loro congrega; vera però l'organizzazione cerretana che faceva capo a notabili della Valnerina, in maggioranza notai [79].

Per lo più montanari analfabeti, costretti dal secolo XIII, pur di sopravvivere, a praticare anche mestieri girovaghi urbani [80], a partire dal secolo successivo alcuni si specializzarono nel chiedere elemosina a favore di tre Istituti ospitalieri: Sant'Antonio di Vienne, Santo Spirito in Saxia e Santo Bartolomeo dell'Isola Tiberina a

[77] P. CAMPORESI, *Il libro dei vagabondi*, p. 15.

[78] *Ivi*, p. 16.

[79] Ne parlano, con riferimento alla Valnerina, P. PICCOLPASSO, *Le piante et i ritratti delle città e terre dell'Umbria sottoposte al governo di Perugia*, a cura di G. CECCHINI, Roma 1968, pp. 71-72, 222-225. E, nel nostro secolo, P. PIRRI, *I Cerretani*, in «La Civiltà Cattolica», 86/III (1935), pp. 350-365.

[80] Si tratta di un'immigrazione che potremmo chiamare dei mestieri urbani, distinta quindi dall'immigrazione per lavori connessi alla pastorizia o all'agricoltura: attività tutte e tre che, fino al nostro secolo, hanno favorito l'immigrazione stagionale o temporanea degli abitanti della Valnerina, H. DESPLANQUES, *Campagne umbre*, trad. ital., Perugia 1975, pp. 828-831.

Roma, non disdegnando tuttavia la cerca per altri Istituti, come Santa Maria di Roncisvalle, San Giacomo di Altopascio, fino a ospitali di stretto ambito locale, come San Lazzaro di Valloncello, un lebbrosario della Valnerina e Santa Caterina di Sellano, un piccolo ospizio dotato di appena qualche letto [81]. Al seguito dei Cerretani, che si muovevano per la questua da una diocesi all'altra: monaci questuanti, spacciatori di brevi da portare addosso per sfuggire la peste e vagabondi [82]. Ambito della questua dei Cerretani, l'Italia centrale e, in particolare, Lazio e Toscana; mentre solo pochissimi si avventurarono oltralpe, aggiungendo al seguito anche un interprete.

Per ottenere lettere di questua ci si rivolgeva a quanti avevano a suo tempo acquistato questo diritto dalla Curia Romana e da quant'altri ne avevano autorità e il rilascio avveniva dietro un congruo versamento di denaro. I titolari erano detti *conductores* [83]. Questi, di norma si rivolgevano a dei *patroni* cui affittavano, per un anno o per un tempo inferiore e dietro un canone da versare in più soluzioni, una o più *balie*; così erano chiamati i territori da questuare, forse da *baiulus*, nel significato di area di giurisdizione. A loro volta i patroni, dietro un compenso, che andava dal 30 al 40% della

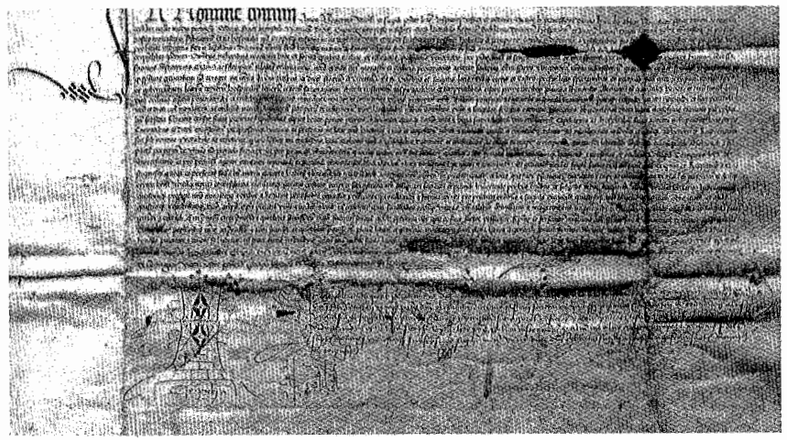
[81] Per la relativa documentazione rimando ai dossier allegati ai miei, *Cerretani a servizio degli ospedali di S. Spirito nei notarili di Foligno e Montesanto*, in «Bollettino storico della città di Foligno», VI (1982), pp. 35-73; *Vita di pietà e vita civile di un altopiano tra Umbria e Marche (secc. XI XVI)*, Roma 1984 («Storia e Letteratura, Raccolta di Studi e Testi», 159), pp. 357-472.

[82] Esempi nel mio *Cerretani e ciarlatani nel secolo XV, spigolature d'archivio*, in «Medicina nei secoli», XV (1978), pp. 69-91. Per l'area toscana, frequentata dai cerretani umbri, vedi, F. Cardini, *«Il breve» (secoli XIV-XV): tipologia e funzione*, in «La ricerca folklorica», 5 (aprile 1982), pp. 63-73; Idem, *Magia e stregoneria nella Toscana del Trecento*, in «Quaderni medievali», 5 (giugno 1978), pp. 136-143; Idem, *Le «novelle magiche» di Giovanni Sercambi. Superstizione cittadine e superstizioni rurali in uno scrittore «borghese» del Trecento toscano*, in «Ricerche storiche», IV (1974), p. 210. Per un quadro d'insieme, G. Cherubini, *Parrocchie e popolo nelle campagne dell'Italia centro-settentrionale alla fine del Medioevo*, in *Pievi e parrocchie in Italia nel Basso Medioevo (sec. XIII-XV)*, Atti del VI convegno di Storia della Chiesa in Italia (Firenze 21-25 settembre 1981), Roma 1984, pp. 351-413, a p. 384 e sgg.

[83] A titolo di esempio riferisco, in appendice, la lettera con cui l'abate generale di S. Antonio di Vienne nominò tre cerretani quali suoi *conductores* per le diocesi limitrofe di Tivoli e Ferentino. Scaduto il mandato, la pergamena fu riutilizzata come guardia dal notaio Marino che rogò a Montesanto di Sellano in Valnerina nella seconda metà del Quattrocento.

spesa sostenuta, subaffittavano la questua ai *bianti* i quali si recavano sul posto loro assegnato e che coincideva con l'ambito di giurisdizione di una diocesi, di una comunità e persino di una parrocchia. Quest'ultimi, all'occorrenza, si facevano aiutare non solo da inservienti, ma anche da religiosi ai quali erano tenuti a dare vitto e alloggio e a versare un competente salario.

Così come ai religiosi in transito, anche ai questuanti di professione veniva rilasciata regolare autorizzazione, in originale o in copia notarile, la cosiddetta *bistuscia*, grazie alla quale veniva autorizzata la questua in un determinato territorio (fig. 1). Per ottenere la *bistuscia* il questuante doveva versare in anticipo tutto il denaro pattuito, per cui spesso i poveri si trovavano nella necessità di ricorrere all'usuraio – spesso lo stesso notaio concedente – o garantire il saldo, ipotecando i suoi averi [84].



1. Archivio storico comunale di Trevi, *Fondo Notarile*, Notaio Marino da Montesanto (1465-79), guardia, cm. 47x31

Dalla fine del secolo XIV si era andata così creando in Valnerina un piccola, ma efficace organizzazione, tanto da essere scambiata, da Teseo Pini per una congrega. Gli ascritti, setacciando le varie contrade d'Italia, chiedevano elemosina – egli scrive – «sub ambone amoris Dei», ma in realtà speculavano sulla dabbenaggine della

[84] Esempi nel mio, *Vita di pietà e vita civile*, p. 378 e sgg.

gente, fino a divenire veri artisti dell'impostura, un'arte che avevano maturata con una lunga esperienza; v'erano bianti che avevano esercitato la questua per oltre venti anni ritornando sempre sullo stesso posto; e spesso il mestiere si tramandava di padre in figlio [85].

Durante l'esercizio della questua i cerretani indossavano l'abito della Religione per la quale questuavano, godendo dei privilegi connessi all'abito; quindi, al termine della giornata, facevano recapito presso taverne e bettole senza essersi cambiati. E poiché non si poteva questuare nello stesso luogo, che una volta all'anno, terminato il giro per un Istituto, spesso indossavano l'abito di un'altra Religione per la quale avevano ottenuto la patente e ricominciavano la cerca. Da qui l'ostilità dei fedeli verso questo tipo di questua, i suoi impiegati e i suoi operai. Trattandosi di una fiorente industria per far quattrini, grazie alla compiacenza di notai senza scrupoli, circolarono anche false lettere. Ecco perché Innocenzo VIII comandò a fra Bernardino da Feltre, minore osservante, di condurre, nel 1487, una piccola crociata tra i cerretani «pessimum et fraudolentum hominum genus», assimilati dunque agli eretici, i quali vivevano, in gran numero, nei castelli di Spoleto e nel Nursino [86].

Ancorché l'Annalista francescano scriva che fra Bernardino liberò queste terre «peste illa ceretana», tuttavia se vi fu successo, questo fu passeggero, tant'è che i cerretani continuarono a questuare non solo per i vecchi istituti ospitalieri – come attesta l'ampia documentazione notarile di Sellano e Montesanto solo parzialmente da me raccolta – ma furono assunti persino per la Fabbrica di San Pietro [87].

L'attività dei *quaestores*, lucrosa per *conductores*, *patroni* e *bianti*, così come quella dei frati *terminali*, che furono all'origine di non pochi scandali, fino a far confondere gli uni con gli altri, cessarono con il concilio di Trento che, sotto la dizione di *eleemosinarum quaestores*, accomunò frati *terminali* e *quaestuarii* ambedue mestieranti della questua, decretandone la soppressione [88].

[85] *Ivi*, doc. 214.

[86] L. WADDING, *Annales minorum*, XIV, sub anno 1487, n. XXIV, XXVI, §. 433, Firenze 1933, p. 499-500; *Acta Sanctorum* (ed. 1867), t. VII, pp. 844-45.

[87] *Vita di pietà e vita civile*, p. 378 e sgg., docc. 183, 184.

[88] Concilio Tridentino, Sess. XXI *De reform.*, c. 9, *Conciliorum Oecumenicorum Decreta*, pp. 731-2; inoltre sess. V (1546), *Decretum secundum: super lectione et praedicatione*, nn. 16-17, *ivi*, p. 670.

Da allora iniziò una lenta, ma inarrestabile decadenza dei centri demici della Valnerina. Già fulgidi esempi di architettura medievale, questi centri sono oggi semiabbandonati, perché più volte colpiti dai terremoti, ma anche perché mal restaurati in quanto gli abitanti rimasti privi della loro fiorente "industria" della questua, nel giro di una o due generazioni, da ricchi ciarlatani, tornarono per necessità ad esercitare poveri mestieri, mai del tutto obliterati, facendosi loro malgrado boscaioli, pastori e agricoltori, mentre i più capaci si dedicarono ai mestieri girovaghi urbani: attività tutte che, fino agli inizi del nostro secolo, sono rimaste legate alla mobilità stagionale [89].

Appendice

Vienne, monastero di S. Antonio, 1455 marzo 11. L'abate del monastero di Sant'Antonio di Vienne, dell'Ordine di sant'Agostino e con finalità ospitaliere, immediatamente soggetto alla Sede Apostolica, in forza delle facoltà ottenute dalla medesima Sede, nomina quali suoi procuratori e commissari, per il territorio delle diocesi di Tivoli e Ferentino, Battista di Castel Sant'Angelo, Ambrogio di Ussita e Antonio, *eleemosinarum quaestores* della Valnerina, latori del documento. L'abate affida loro l'amministrazione, nello spirituale e nel temporale, dei beni dell'Ordine degli antoniani, ivi giacenti e cioè conventi, case, ospitali e relativi patrimonii, escludendone però l'alienazione; ingiunge di perseguire questuanti che si spacciano come procuratori dell'Ordine, senza averne regolare mandato; dà loro facoltà di predicare, previa autorizzazione rilasciata dall'ordinario del luogo, le indulgenze concesse dai pontefici all'ordine e di rilasciare quietanze per conto dell'ordine, ingiungendo però loro di comportarsi «onestamente prudentemente e devotamente». Trattandosi di un documento da mostrare a chi di dovere, si evita di scendere nei dettagli di per sé richiesti da ogni contratto di appalto.

ARCHIVIO STORICO COMUNALE DI TREVI, *Fondo Notarile*, Notaio Marino da Montesanto (1465-79), guardia, cm. 47x31

«In nomine Domini. Noveritis universi et singuli presentes licteras inspecturi, visuri et audituri qualiter nos, licet permissione divina humilis abbas monasterii sancti Antonii ad Romanam Ecclesiam nullo medio perti-

[89] Il Lazio è stata la regione dove Marchigiani e Umbri hanno continuato a riversarsi dalla fine del Cinquecento fin quasi ai nostri giorni: pastori e agricoltori umbro- marchigiani si sono diretti verso l'Agro romano; mentre scelsero Roma i carbonai di Cascia; i "norcini" di Norcia, abili nella lavorazione della carne di maiale; i facchini di Abeto e Todiano; venditori di frutta e legumi da Poggiodomo; i medici, i chirurghi e i litotomi di Preci. Sul tema rimando a, *Orientamenti di una regione attraverso i secoli: scambi rapporti, influssi storici nella struttura dell'Umbria*, Atti del X Convegno di Studi Umbri (Gubbio 23-26 maggio 1976), Perugia 1978; *Poveri in cammino, Mobilità e assistenza tra Umbria e Roma in età moderna*, a cura di A. MONTICONE, Milano 1993.

nente, ordinis sancti Augustini Viennen diocesis, cupientes toto posse insistere circa laudabile regimen ecclesiarum, domorum, hospitium et aliorum locorum sancti Antonii nobis commissorum ac prefato nostro monasterio subiectorum et ut hospitalia ipsa pauperesque infirmi in eis degentes, unde commode substentari possint, habeant et percipiant eorumque indigentie a christifidelibus pies<ubvenia>tur [a], confidentes plenarie de probitate, industria, fide et legalitate dilectorum nostrorum fr. Baptiste de Sancto Angelo, fr. Ambrosii de Ussita et fr. Antonii [...] <et dictos Baptistam> [b] Ambrosium et Antonium et quemlibet ipsorum, omnibus melioribus modo, via, iure et forma quibus melius et efficacius possumus, revocando per presentem omnia et singula mandata et commissiones per nos [...] [c] et nostros hactenus concessa, facimus, constituimus, creamus ac solempniter et legitime ordinamus nostros et dicti nostri monasterii et ordinis procuratores, actores, factores, commissarios et negotiorum nostrorum infrascriptorum gestores ac nuncios speciales et generales ita quod spetialitas generalitati non deroget nec e contra, in civitatibus et diocesibus Ferentin. et Tiburtin. et in omnibus et singulis locis, villis, terris et castris prefatis locis spectantibus et pertinentibus, etiam curam, regimen, administrationem et gubernationem locorum, domorum, hospitalium, bonorum et rerum sancti Antonii ibidem existentium in spiritualibus et temporalibus eisdem procuratoribus plenarie commictendo, alienatione tamen quorumcumque bonorum et rerum immobilium dicti ordinis eisdem procuratoribus et cuilibet ipsorum penitus interdicta; dantes et concedentes dictis procuratoribus nostris auctoritatem et potestatem ac generale et speciale mandatum petendi, exigendi, levandi, recipiendi et recuperandi nostrorum et dicti nostri monasterii ac ordinis nec non predictorum pauperum et infirmorum dictorum hospitalium nostrorum omnes et singulos fructus, redditus, proventus, obvenciones, vota, legata, elemosinas, caritates, pia christifidelium subsidia, fraternitates, census, fictus pecuniarum quantitates, equos, boves, porcos, pecudes et animalia quecumque nec non iura et bona supradictarum domorum, locorum, cappellarum et hospitalium sancti Antonii in supradictis locis, terris, civitatibus et diocesibus consistentium per quoscumque homines et personas in locis ipsis hactenus et nunc et imposterum debita et debenda, emissa et emictenda, relicta vel reliquenda quomodocumque et quandocumque ad honorem et reverentiam seu sub nomine et vocabulo et devotione gloriosissimi Dei confessoris beati Anthonii que a christifidelibus dabuntur et conferuntur ac eciam de recepto et recipiendo quietandi, liberandi, componendi, transigendi, absolvendi ac pactum perpetuum de ulterius non petendo faciendi; et pro premissis componendi, coram quocumque iudice ecclesiastico aut seculari quacumque auctoritate fungente contra quoscumque homines et personas, societates, collegia, conventus, loca et universitates et pro premissis agendi, causandi, experiendi, deffendendi, conveniendi, libellandi, litem et lites contestandi, ponendi et articulandi; et generaliter omnia et

[a] Lacuna per foro che interessa le righe 3-4 e parzialmente la 5; la parola è tuttavia facilmente ricostruibile.

[b] Parziale ricostruzione

[c] Lacuna.

singula faciendi que causarum merita exigunt et requirunt. Questuariosque quoque et personas falsum beati Antonii gerentes habitum et sine mandato vel licteris nostris aut vicariorum nostrorum in predictis questis et locis questare presumentes, capiendi et capi ac carcerari faciendi realiter et personaliter et quecumque eorum bona ubicumque reperta et consistentia, cuiuscumque generis existant, recipi et sibi nomine nostro assignari facienti et petendi invocando pro hiis omnibus et singulis debite exequendum auxilium brachii secularis; indulgentias quascumque pro dictis nostris monasterio et ordine a Romanis Pontificibus concessas predicandi, pronuntiandi et intimandi; et pro predictis omnibus et singulis exequendis quascumque licteras tam gratiam quam iusticiam obtinentes et alias quascumque a quibuscumque dominis archiepiscopis, episcopis, prelatis, dominis et dominationibus, tam ecclesiasticis quam secularibus eorumque vicariis, officialibus, commissariis et vicegerentibus, impetrandi et obtinenti; et generaliter omnia alia et singula faciendi, gerendi et exercenti que in premissis, circa premissa et quodlibet premissorum necessaria fuerint seu eciam quomodolibet oportuna, et que nosmet facere possemus si presentialiter et personaliter interessemus, eciam si talia forent que mandatum exigerent magis speciale; dantes dictis procuratoribus nostris in premissis et circa premissa et quodlibet premissorum plenum, liberum et generale mandatum cum plena, libera et generali administratione; monentes eosdem procuratores nostros ut in premissis adeo se honeste prudenter et devote se habeant ut, preter eterne retributionis meritum, etiam in hoc seculo laudem consequantur. In quorum fidem et testimonium presentes licteras fieri fecimus et sigilli nostri appensione communiri.

Datum apud sanctum Antonium Viennen. in domo nostra abbatiali, die undecima mensis martii, anno a Nativitate eiusdem Domini millesimo quatringentesimo quinquagesimo quinto, presentibus ibidem carissimis nostris fr. Petro Nicole [d], preceptore nostre domus sancti Antonii de Memmugneti, vicario nostro generali et mag. Iohanne de Tempio, testibus ad premissa habitis.

S.T. Et ego Iohannes Probi, canonicus de Pomarutro, Viennen. diocesis, in artibus publicus apostolica et imperiali auctoritate notarius et prefati rev. in Chr. patris et domini abbatis et dicti monasterii secretarius, premissis procurationi, constitutioni et ordinationi aliisque universis et singulis supradictis, dum ut premittitur sic agerent et fierent, una cum prenominatis testibus presens interfui, eaque sic fieri vidi et audivi et minutam sumpsi, exinde hoc presens publicum instrumentum per alium, me aliis arduis occupato negotiis, fideliter scriptum, extraxi me quoque subscripsi et signum meum una cum dicti d. abbatis sigilli appensione apposui consueti, rogatus et requisitus.

B.D.»

[d] Lettura incerta per foro di tarlo.

PINUCCIA SIMBULA
Sassari

I PERICOLI DEL MARE: CORSARI E PIRATI NEL MEDITERRANEO BASSO MEDIEVALE

Nel medioevo il viaggio via mare presentava notevoli vantaggi, primo fra i quali la possibilità, con il vento favorevole, di coprire lunghe distanze in tempi brevi, non confrontabili con quelli necessari a un viaggiatore via terra. Le traversate non erano tuttavia prive di disagi e di pericoli. Il ristretto spazio di vita, l'alimentazione e i problemi igienici costituivano elementi che realisticamente dovevano essere valutati sia dai viaggiatori occasionali che da quanti navigavano per mestiere. Imprevedibili erano poi gli elementi naturali: le tempeste che improvvise si potevano abbattere sulle imbarcazioni o le interminabili bonacce [1]. Nelle orazioni i naviganti invocavano la protezione divina dalle forze della natura ma non si dimenticavano dei pericoli costituiti dagli uomini: «... galeam istam et omnes insidias inimici ab ea longe repelle ...», ripetevano nelle preghiere quotidiane Santo Brasca e i numerosi pellegrini con lui diretti in Terrasanta su una galera veneziana alla fine del XV secolo [2]. Oltre alla *fortuna de mar* occorreva infatti saper fronteggiare l'aggressività nemica e le imboscate tese da corsari e pirati che setacciavano le acque del Mediterraneo da Oriente a Occidente e si annidavano nello stretto di Gibilterra, in Atlantico, fino alle coste dei mari del Nord [3]. Tempeste e *inimici* costituivano dunque i due

[1] Sulla vita a bordo delle navi si segnalano alcuni tra i numerosi lavori, ai quali si rimanda per una bibliografia sull'argomento: M. Balard, *Biscotto, vino e ... topi: dalla vita di bordo nel Mediterraneo occidentale*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale. Da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Genova 1992, pp. 241-254; J. Richard, *Les gens de mer vus par les croises et par les pelerins occidentaux au Moyen-Age*, in *Le genti del mare mediterraneo*, a cura di R. Ragosta, Napoli 1981, pp. 341-355; M. Tangheroni, *La vita a bordo delle navi*, in *Artigiani e salariati. Il mondo del lavoro nell'Italia dei secoli XII-XV*, Pistoia 1984, pp. 155-187; P.F. Simbula, *Note sull'alimentazione a bordo delle navi catalane nel basso-medioevo*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», 15 (1990), pp. 221-242.

[2] *Viaggio in Terrasanta di Santo Brasca (1480) con l'Itinerario di Gabriele Capodilista (1458)*, a cura di A.L. Momigliano, Milano 1966, pp. 53-54.

[3] La bibliografia sulla corsa e la pirateria è molto vasta: senza pretese esaustive, per un quadro sufficientemente indicativo, si può fare riferimento ai seguenti

fattori di rischio principali per quanti intraprendevano la navigazione.

Racconti e relazioni di pellegrini o viaggiatori occasionali, poco abituati al mare, forse tendevano ad ingigantire il pericolo, però di fatto concordano con le fonti documentarie e letterarie sulla reale gravità raggiunta durante il medioevo dall'attività corsara e piratesca. Ma chi erano questi corsari e pirati?

lavori: L. Ãdao de Fonseca, *Navegación y corso en el Mediterraneo occidental. Los portugueses a mediados del siglo XV*, Pamplona 1978; G. Airaldi, *Pirateria e rappresaglia in fonti savonesi dei secoli XII e XIV*, in «Clio», X (1974), pp. 67-88; R. de Albuquerque, *As represalias. Estudio de Historia do Direito Portugués (secs. XV-XVI)*, Lisboa 1972; M. Balard, *Course et Piraterie a Gênes a la fin du moyen-age*, in *VIII Jornades d'Estudis Històrics Locals. El comerç alternatiu. Corsarisme i contraban (ss. XV-XVII)* (Palma 1989), Palma de Mallorca 1991, pp. 29-40; L. Balletto, *Mercanti, pirati e corsari nei mari di Corsica (sec. XIII)*, in *Miscellanea di storia italiana e mediterranea per Nino Lamboglia*, Genova 1978, pp. 171-262; Idem, *Armamenti per la guerra di corsa e Uomini per la corsa*, in *Genova nel Duecento. Uomini nel porto e uomini sul mare*, Genova 1983; Idem, *Battista Aicardo di Porto Maurizio, detto Scarincio, corsaro-pirata del secondo Quattrocento*, in *Corsari turchi e barbareschi in Liguria*, Atti del 1° Convegno di studi (Ceriale, 1987), Albenga 1987, pp. 143-170; E. Basso, *Pirati e pirateria nel Mediterraneo medievale: il caso di Giuliano Gattilusio*, in *Oi Gateloúzoi tís Lésvou*, a cura di A. Mazarakis, in «Mesaioniká Tetradia», 1 (1996), pp. 343-371; H. Bresc, *Course et piraterie en Sicilie (1250-1450)*, in «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 751-757; Idem, *La course mediterraneenne au miroir sicilien (XIIe-XVe siècles)*, in H. Bresch, *Politique et société en Sicile, XIIe-Xve siècles*, pp. 91-110; N. Coll Julià, *Aspectos del corso catalan y del comercio internacional en el siglo XV*, in «Estudios de Historia Moderna», IV (1954), pp. 159-187; A. Díaz Borrás, *Los orígenes de la pirateria islamica en Valencia*, Barcelona 1993; M.T. Ferrer i Mallol, *Els corsaris castellans i la campanya de Pero Niño al Mediterrani (1404). Documents sobre «El Victorial»*, in «Anuario de Estudios Medievales», 5 (1968), pp. 265-338; Idem, *Dos registres de «l'Officium Maris» de Gènova (1402-1403, 1408-1410)*, in *Atti del I Congresso storico Liguria-Catalogna* (Ventimiglia-Bordighera-Albenga-Finale-Genova, 14-19 ottobre 1969), Bordighera 1974, pp. 248-360; Idem *La conquista della Sardegna e la guerra di corsa nel Mediterraneo*, in *I Catalani in Sardegna*, Milano 1984, pp. 35-40; Idem, *El cors català contra Gènova segons una reclamació per pirateria (1408)*, in *Sardegna, Mediterraneo e Atlantico tra Medioevo ed Età Moderna. Studi Storici in memoria di Alberto Boscolo*, Roma 1993, vol. II, pp. 270-290; M. Fontenay, *La place de la course dans l'économie portuaire: l'exemple de Malte et des portes barbaresques*, in *I porti come impresa economica*, Atti della Diciannovesima settimana di studi, Istituto Internazionale di Storia Economica Francesco Datini (Prato 1987), Firenze 1988, pp. 843-879; M. Fontenay, A. Tenenti, *Course et piraterie méditerranéens de la fin du Moyen-Age au début du XIXè siècle*, in *XVè Colloque International d'Histoire Maritime* (San Francisco 1975), Paris 1975, pp. 78-136; J. Guiral, *Course et piraterie á Valence de 1410 a 1430*, in «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 759-768; Idem, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valenza 1989, pp. 137-187; J. Heers, *Genova nel Quattrocento*, Milano 1983; J. Hinojosa Montalvo, *Piratas y corsarios en la Valencia de principios del siglo XV (1400-1409)*, in «Quadernos de Historia», 5 (1975), pp. 93-109; Idem, *La piratería y el corso en las costas alicantinas durante la Baja Edad Media*, in *El comerç alternatiu* ... cit., pp. 55-69; G. Lombardo, *Traffici, corsari e pirati nelle acque di Messina*, in *Saggi e Documenti*, II, tomo II, Genova 1981, pp. 248-285; R.S. Lopez, *Dieci documenti sulla guerra di corsa*, in R.S. Lopez, *Su e giù per la storia di Genova*, Genova 1975, pp. 313-327; M.D. Lopez Perez, *Piratería y corsarismo en el Mediterráneo occidental medieval; el control de las actividades corsarias en Mallorca a finales del siglo XIV y principios del XV*, in *La Mediterrània. Antropologia i Historia*, VII Jornades d'Estudis Històrics Locals (Palma, 23-25 novembre 1988), Palma de Mallorca 1990, pp. 173-203; Idem, *La financiación de las empresas corsarias catalano-aragonesas durante la Baja Edad Media: los armamentos de naves mallorquines*, in *El comerç alternatiu* ... cit., pp. 81-105; M. Mollat, *De la piraterie sauvage à la course réglementée (XIV°-XV° siècle)*, in «Mèlanges de l'Ecole Française de Rome», 87 (1977), pp. 591-609; Idem, *Essai d'orientation pour l'étude de la guerre de course e de la piraterie (XIIIe-XVe siècles)*, in «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 743-749; G. Musso, *Armamento e navigazione a Genova tra il Tre e il Quattrocento*, in *Guerra e commercio nell'evoluzione della marina genovese tra XV e XVII secolo*, Genova 1973, II, pp. 5-77; G. Petti Balbi, *La pirateria nel Trecento: un episodio bonifacino*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», 10 (1985), pp. 29-39; G. Pistarino, *Giuliano Gattilusio corsaro e pirata greco-genovese del secolo XV*, in «Miscellanea Storica», vol. I, («Biblioteca dell'Accademia Olubrense», 12), Pietrabissara 1992, pp. 63-77; Idem, *Scarincio, corsaro ligure del Quattrocento*, in «Liguria», XXXV/10 (1968); E. Putzulu, *Pirati e corsari nei mari della Sardegna durante la prima metà del secolo XV*, in *Actas del IV Congreso de Historia de la Corona de Aragón* (Mallorca 25 septiembre-2 octubre 1955), Palma de Mallorca 1959, pp. 155-171; M. Sanchez Martinez, *En torno a la piratería nazarí entre 1330 y 1337*, in *Actas de V Coloquio Internacional de Historia Medieval de Andalucía: Andalucía entre Oriente y Occidente* (Cordoba 1986), Cordoba 1988, pp. 431-461; P.F. Simbula, *Pirati e corsari nei mari di Sardegna*, Cagliari 1994; A. Tenenti, *I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento*, in «Rivista Storica Italiana», LXXII (1960); Idem, *Venezia e la pirateria nel Levante: 1300c.-1460c.*, in *Venezia e il Levante fino al secolo XV*, vol. I, Firenze 1973, pp. 705-771; A. Unali, *Marinai, pirati e corsari catalani nel basso medioevo*, Bologna 1983; Idem, *Aspetti dell'organizzazione di un'armata navale aragonese nella prima metà del '400*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», 11 (1987), pp. 83-102; Idem, *Le flotte di Alfonso V d'Aragona destinate alle spedizioni nel Mediterraneo occidentale (1420-1423; 1432): funzione, organizzazione, bottino*, in «Bullettino dell'Istituto Storico Italiano per il Medio Evo e Archivio Muratoriano», 97 (1991), pp. 167-204.

Il primo problema è posto dal significato dei due termini, utilizzati nel mondo medioevale in modo ambiguo e spesso confusi, separati com'erano da una sottile, talvolta invisibile, linea. La normativa del tempo e le fonti, sul piano della distinzione giuridica, sembrano poter risolvere il problema; concretamente lasciano la convinzione che in molti casi si tratti di una prospettiva di inqua-

dramento mutevole a seconda che si sia vittime o protagonisti delle aggressioni. Ci si può rifare, per stabilire i confini, alla classica definizione che in linea teorica distingue il corsaro dal pirata: corsaro è colui che, munito di legale autorizzazione da parte dell'Autorità, indirizza la sua attività verso i nemici dello stato di cui è al servizio, con l'intento di danneggiare economicamente il nemico; pirata è definito colui che agisce esclusivamente per il proprio lucro al di fuori di qualunque regola o legittimazione. Michel Fontenay e Alberto Tenenti, restringendo ulteriormente il campo delle definizioni, hanno proposto un inquadramento della *guerra in corsa* come «mode de belligérance dans la quelle un Etat associe des armateurs privés aux coûts e aux profits de la guerre sur mer, selon des règles juridiques bien définies, admises par le droit des gens» isolandola dalla *pirateria*, intesa come forma di brigantaggio senza regola alcuna e dalla *corsa* intesa come manifestazione di violenza tra cristiani e musulmani a scopo di spoliazione, condotta con il pretesto di alti ideali religioso-morali [4].

L'incidenza della guerra di corsa musulmana e le sue ripercussioni sui ritmi commerciali e sulle strutture economiche dei paesi mediterranei va probabilmente ridimensionata [5]: salvo momenti precisi di stipulazione delle tregue, le relazioni con i paesi islamici erano quelle della guerra, il che giustificava attacchi e aggressioni [6]. Lo stesso raggio di azione delle imbarcazioni musulmane appare decisamente più limitato di quelle cristiane e recenti studi hanno messo in risalto la complementarietà per queste ultime della navigazione commerciale e corsara, sviluppata dalle imbarcazioni che assicuravano gli scambi mercantili tra l'area occidentale e quella dei paesi Nordafricani. Complementarietà non attestata per i musulmani, in quanto le loro imbarcazioni sembrano essere armate o per attacchi corsari o per i collegamenti commerciali tra i porti barbareschi. Quindi era normale che un patrono cristiano effettuasse viaggi mercantili e vi unisse proventi più o meno legali,

[4] M. Fontenay, A. Tenenti, *Course et piraterie méditerranéens* ... cit., pp. 78-136.

[5] È questa la teoria del Lopez che tra la fine del X e il XII secolo individua una fase molto intensa della corsa marittima. R.S. Lopez, *Dieci documenti* ... cit., pp. 313-315. Sulle affermazioni del Lopez cfr. M. Tangheroni, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Bari 1996, pp. 223-224. Sul tema dei musulmani e il mediterraneo si veda anche Ch. Picard, *La mere et les musulmans d'Occident au Moyen Age (VIIIe-XIIIe siècle)*, Paris, 1997.

[6] M.D. López Pérez, *La Corona de Aragón y el Magreb en el siglo XIV (1331-1410)*, Barcelona 1995, p. 646.

assaltando navi, merci e uomini o effettuando razzie a terra contro gli stessi musulmani con i quali aveva relazioni commerciali [7].

Sono i corsari e pirati dell'Occidente a costituire nel basso medioevo il principale pericolo per il viaggiatore [8]. La fase più intensa per la guerra di corsa e la pirateria, con le marinerie cristiane in primo piano, in concorrenza e in conflitto tra loro, è quella documentata in questa epoca, proprio in funzione dello sviluppo economico e tecnico di cui mari furono teatro [9]. L'inserimento di corsari e pirati nei circuiti commerciali appare infatti strettamente connesso ai traffici mercantili, ai centri di produzione e di commercializzazione delle merci. Ma la guerra, o meglio le guerre, erano un elemento determinante. Le tensioni tra le potenze mediterranee, la guerra dei Cento Anni e i vari conflitti di breve o lunga durata che serpeggiavano in Europa creavano vortici di violenza che si riversavano sul mare. I conflitti costituivano infatti la componente capace di ammantare di un velo di legalità le razzie e gli attacchi a navi e uomini, rendendo labili i confini tra azioni legali e illegali.

Ma aldilà delle definizioni, per i viaggiatori vittime degli assalti, era difficile distinguere le sfumature: sia che si trattasse di pirati o di corsari, di cristiani o di musulmani, erano tutti una pericolosa insidia per i naviganti.

* * *

Nonostante i timori, uomini dediti a una vita così avventurosa, suscitavano grande fascino e attrazione in quanto incarnavano la possibilità di un mutamento di condizione, di una trasformazione dell'esistenza. Nell'immaginario collettivo darsi alla corsa o alla pirateria era un modo rapido per incrementare le proprie fortune o

[7] È il caso di Maiorca, dove è stato rilevato, dalla lunga lista di licenze di armamento, come la maggior parte degli armatori fossero mercanti e le imbarcazioni impiegate tra Tre e Quattrocento prevalentemente mercantili e comunque di piccolo tonnellaggio. Cfr. M.D. López Pérez, *La Corona de Aragón* ... cit., pp. 593-644. (in part. p. 647) e in part. 648-660.

[8] Nel triangolo Baleari-Nordafrica-Gibilterra il maggior pericolo per gli stessi mercanti occidentali era rappresentato dagli armamenti delle marinerie cristiane, soprattutto genovese e castigliana, come chiariscono i dati apportati da M.D. López Pérez, *La Corona de Aragon* ... cit., pp. 661 e sgg.

[9] M. Mollat, *De la piraterie sauvage* ... cit., pp. 591-609; Idem, *Essai pour l'orientation* ... cit., pp. 743-749.

per raggiungere quella ricchezza che consentiva l'ascesa sociale e cancellava le difficoltà terrene del quotidiano.

Boccaccio ne dà più esempi: Landolfo Rufolo, ricco mercante per disavventure divenuto povero, in breve tempo, armati dei legni e datosi alla corsa accumulò nuove grandi fortune [10]. Oppure Martuccio Gomito di Lipari di umili origini, innamorato di una fanciulla molto ricca la cui mano gli fu rifiutata dal padre, il quale «sdegnato di vedersi per povertà rifiutare, con certi amici e parenti suoi armò un legnetto e allontanandosi da Lipari giurò di non tornarvi se non ricco». Partito «corseggiando cominciò a costeggiare la Barberia rubando ciascuno che meno poteva di lui». La fortuna gli sarebbe stata favorevole se egli si fosse saputo accontentare. «Ma non bastandogli d'essere egli e i suoi compagni divenuti ricchissimi» mentre cercavano di «trasricchire» fu catturato da alcuni legni saraceni e la sua imbarcazione fatta colare a picco. Dopo qualche tempo la sua avventura ebbe comunque un lieto fine e il suo sogno d'amore fu finalmente coronato [11].

Certo il nemico è spesso individuato nei Saraceni, nei Turchi, negli infedeli, contro i quali il narratore indirizza l'attività corsara dei protagonisti, secondo il concetto di giusta guerra. Ma nelle stesse pagine sono gli uomini delle marinerie occidentali a segnare spesso la sorte dei protagonisti: sono due cocche di genovesi «sì come uomini naturalmente vaghi di pecunia e rapaci» a catturare Landolfo Rufolo nell'Egeo e a impossessarsi delle sue ricchezze; è Paganino di Mare «allora famoso corsale» genovese a rapire la pisana Bartolomea, moglie di Ricciardo da Chinzica e condurla a Monaco; sono corsari cristiani a catturare il legno che portava Madonna Beritola a Napoli [12]. Altre novelle si potrebbero citare ma in tutte emerge la mitizzazione in positivo o in negativo di queste figure e soprattutto delle ricchezze che facilmente si possono accumulare [13].

Fortune materiali rapidamente costruite nelle novelle, ma anche biografie e cronache medievali nelle quali si esaltano le gesta di nobili personaggi che sul mare esercitano la guerra di corsa. Qui le navi e le imprese marittime sono equiparate alle gesta dei grandi

[10] G. Boccaccio, *Decameron*, a cura di C. Segre, Milano 1982, II, 4, pp. 101-105.
[11] *Ivi*, V, 2, pp. 330-335.
[12] *Ivi*, II, 6, pp. 117-128.
[13] Su questi temi utili le considerazioni di F. Tronci, *Storie di «ordinari naufragi» nel Decameron*, in *Naufragi*, Atti del convegno di Studi (Cagliari 1992), a cura di L. Sannia Nowé, M. Virdis, Roma 1993, pp. 117-144.

cavalieri che combattono sulla terra ferma. Alfonso il Savio nella seconda metà del Duecento scriveva: «Cavalgaduras son los navios que van sobre mar, asi como los cavallos a los qua andan por la tierra». Esiste insomma una sorta di equiparazione tra il cavallo e la nave che sul mare per un cavaliere svolge la stessa nobile funzione del destriero [14]. Anche sul mare ci si può coprire di gloria, si possono esaltare il valore e il coraggio [15]. Anzi, sempre secondo Alfonso X, «La guerra de la mar es [...] de maior peligro, que la de tierra». Combattere sulla terraferma non comporta altro rischio se non quello dello scontro con il nemico. Sul mare oltre i nemici gli elementi naturali, l'acqua e il vento, condizionano la nave da governare e con meno facilità l'uomo può sottrarsi ai pericoli negli scontri: cadere in mare con la pesante armatura equivale a sprofondare negli abissi [16]. Maggiore il pericolo, maggiore la gloria. I cronisti non mancano di lasciarci ritratti di personaggi, diversi tra loro, immortalandoli nei racconti dove, a seconda della prospettiva, sono descritti come eroi o terribili predatori.

Per Roger de Flor, protagonista del suo tempo, giunto a una «universal fama», nel racconto di un colto e raffinato cronista quale Ramon Muntanervi è molto onore. Muntaner, a fianco al condottiero con il quale aveva vissuto gran parte dei fatti ricordati, comincia con l'esaltarne l'aspetto fisico: «Fo lo pus llarg hom qui anc nasqués, que sol no s'hi féu a comparar lo rei jove» scrive di lui con grande ammirazione [17]. E con lo stesso entusiasmo ne traccia le imprese compiute verso il 1300, dopo la nomina a viceammiraglio di Sicilia conferitagli da Federico III, fratello di Giacomo II d'Aragona:

«pres comiat del senyor rei, e venc-se'n a Messina; e armà cinc galees e un lleny, e pensà de batre tot Principat, e Plaja Romana, e la ribera de Pisa, e de Gènova, e de Proença, e Catalunya, e Espanya e Barbaria. E tot ço que trobava, d'amics e d'enemics, qui fos moneda e bona roba que pogués metre en galees,

[14] *Las Siete Partidas del Sabio rey don Alonso el nono*, nuevamente glosadas por ellicenciado Gregorio Lopez del Consejo Real de Indias de Su Magestad, Salamanca 1555, Segunda Partida, titulo XXIIII, ley VIII, p. 92
[15] Su questo aspetto ha insistito M. Mollat, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IXe-XVIe siècle)*, Paris 1983, pp. 160-162.
[16] *Las Siete Partidas* ... cit., Segunda Partida, Titulo XXIIII, ley I e IX, rispettivamente pp. 91 e 93-93.
[17] R. Muntaner, *L'Expedició dels catalans a Orient*, (extret de la "Crònica"), Barcelona 1951, p. 7.

ell prenia; e als amichs faïa carta de deute, e deïa-los que con pau seria, que els pagaria; dels enemichs prenia així mateix ço que bon los trobava, e lleixava-los los llenys e les persones, que a negú no faïa mal de la persona; e així cascun se partia pagat d'ell. Així que en aquell viatge guanyà sens fin d'aur, e d'argent e de bones robes, aitant com les galees ne pogueren portar; e així, ab aquell guany tornà-se'n en Sicilia, on tots los soldaders, així de cavall con de peu, l'esperaven així con los jueus fan Messies» [18].

Non altrettanto gloriosamente come le razzie nelle acque siciliane saranno ricordate dai cronisti bizantini le vicende di Roger de Flor alla guida della Compagnia catalana in Grecia dove, dopo una rapida ascesa sociale, tra saccheggi e battaglie, troverà la morte in un complotto di corte [19].

Anche la fortuna e la grandezza di un personaggio come Vincentello d'Istria fu costruita sul mare, a bordo di una galera, con l'attività corsara. Nel bel racconto di Giovanni della Grossa, vissuto negli stessi anni, è descritto il prestigio raggiunto dal nobile corso in pochi anni: l'eco delle sue imprese in mare, giunge al re d'Aragona che ne farà un alleato chiave nelle strategie di espansione mediterranea al principio del XV secolo. Così narra il cronista:

«Vincentello figliolo di Guilfuccio di Istria», alla morte di Arrigo della Rocca non inchinandosi «a stare a obbedientia di li Genovesi [...] sene andò a Longo Sardo in Sardegna, e si che li stavano [amici] Sardi e Catalani. E fece di modo che hebbe uno squiffo con quattro compagni, con il quale passò in Corsica al territorio di Bonifatio furtivamente, piglò homini e fino agli asini piglava e vindeva e fece riscattare a li homini, e continuò tante volte il suo corso con il squiffo, e faceva tante prese e riscatti, che con quello dinaro comperò dopoi un bregantino armato e dopoi faceva il corso in Corsica contra a Bonifazini ed altri Genovesi e a Corsi di quelli che li capitavano in mano di li amici di Genovesi, e tanto che armò una galera, e con quella faceva tanta guerra e corso contro a Genovesi ee facieva tanta guerra a li nimici del re di Aragona».

[18] *Ivi*, p. 10.

[19] I testi greci importanti per la visione orientale furono studiati e raccolti da A. Rubió i Lluch, *La expedición y dominación de los catalanes en Oriente juzgadas por los griegos*, in *Memorias de la real Academia de Buenas Letras*, IV, Barcelona 1877; più recente il lavoro di G. Olgiati, *Ramon Muntaner e «L'expedició dels catalans a Orient»*, in «Saggi e Documenti», V (1985), a cura di G. Pistarino, pp. 209-265, nel quale si analizzano gli avvenimenti alla luce dei più recenti apporti documentari e storiografici. Sulla presenza dei Catalani in Grecia è ancora solido punto di riferimento il lavoro di L.N. D'Olwer, *L'Expansió de Catalunya en la Mediterrània oriental*, Barcelona 1974 (2a ed. dell'opera rivista e corretta dopo la prima edizione data alle stampe in Messico nel 1954, durante l'esilio dell'autore).

Il re d'Aragona «li diede una galera sua e dinari per armarla» e andò con le sue galere dal re Martino in Sicilia. E Vincentello «cresciè di fama per tutte le parti e fecie conserva con Giovanni dil Castello, e fecie amistà con dui padroni di due galere catalane e con Joabarba o Garsialatras (perché pare errore in el nome), patrone di una galeotta e così furono tre galere e una galiotta. E la guerra allora era molto fra i Catalani e Genovesi, e loro andavano in corso contra a Genovesi; e dopoi havere fatto molta presa, loro se ne andorno in Sardigna a invernare in Callari e in Laliera» [20].

Porti – quelli sardi – dove il frutto delle loro razzie era certamente ben accolto [21].

Altro personaggio emblematico è il castigliano Pero Niño, conte di Buelna, vissuto a cavallo fra Tre e Quattrocento. Il *Victorial*, opera composta da Gutierre Diez de Games nella prima metà del '400 è interamente dedicato alle sue gesta. Nella cronaca largo spazio trova la campagna contro i corsari castigliani «muy poderosos [...] que andaban robando por el mar de Levante» condotta su incarico del sovrano di Castiglia [22]. Al comando di una squadra di galere, armate nel porto di Siviglia e accompagnato da uomini di grande esperienza tra i quali il genovese, Nicoloso Bonel «muy sabedor de mar y muy buen marinero», Pero Niño si addentrò nel Mediterraneo alla ricerca dei corsari che insidiavano le rotte mercantili, percorrendo instancabilmente le coste e porti. Combatté i Mori e incontrò molti di quei corsari e pirati i cui nomi popolano i documenti delle cancellerie europee. I suoi avversari, descritti nel *Victorial* come uomini senza scrupoli, erano in molti casi fedeli servitori delle potenze che indistintamente ricorrevano ai loro servigi per tutelare i propri interessi commerciali e militari [23]. Così Juan de Castrillo e Arnau Aymar da lui inseguiti tra tempeste e colpi di scena con la stessa foga dell'aquila «que va buscando la presa cuando tiene voluntad de comer» i quali, grazie alla protezione

[20] *Croniche di Giovanni della Grossa e di Pier'Antonio Montegian*, pubbliées par L'Abbé Letteron, Bastia 1910, pp. 246-247.

[21] G. Díez de Games, *El Victorial, Cronica de don Pero Niño*, introduzione e note a cura di J. Sanz, Madrid 1989, p. 111. Sul ruolo dei porti del regno di Sardegna tra il XIV e XV secolo cfr. P.F. Simbula, *Pirati e corsari* ... cit. pp. 93-136.

[22] G. Díez de Games, *El Victorial* ... cit., pp. 99-100.

[23] La veridicità dei fatti storici è stata accuratamente vagliata e chiarita da M.T. Ferrer i Mallol, *Pero Niño* ... cit. che nell'ampio lavoro arricchisce il quadro di nuovi documenti.

dell'avignonese Benedetto XIII, gli sfuggiranno con un'abile astuzia, scomparendo in qualche porto del Mediterraneo [24].

I metodi e gli obiettivi del conte di Buelna non erano diversi da quelli dei corsari contro i quali lottava: il lungo strascico di proteste che le sue imprese produssero sono ancora conservate negli archivi. Numerosi mercanti denunciarono alle autorità i danni subiti nella speranza di ottenere giustizia. Lo stesso re d'Aragona si interessò personalmente della vicenda della cattura di una nave catalana effettuata da Pero Niño nel porto di Oristano, destinata a portare in Catalogna gli ambasciatori di Cagliari e del giudicato di Arborea per la negoziazione della pace. Oltre alle vesti, alle gioie e ai beni degli ambasciatori con la nave era stata sequestrata tutta la documentazione delle trattative diplomatiche. Una nave depredata «en manera piratica» senza rispetto di salvacondotti e immunità di cui godevano gli illustri personaggi imbarcati, tra i quali l'arcivescovo di Cagliari, ammainando le insegne reali con disprezzo («assìn como enamigos e en manera piràtica o robaría exercientes, la dita nau violentment e con mano armada e por fuerça d'armas, ellos estantes en aquélla, con todas sus fuerças invadieron e cuentra aquella irruyeron e expugnaron en tanto que aquélla entrantes por fuerça la ocuparon, invadieron las banderas e pendones de aquélla com nuestros senyales reyales ornados, vituperosament derribando ...»). Fatti dei quali il *Victorial* omette tutti i particolari, limitandosi sinteticamente a segnalare la cattura dell'imbarcazione («peleó con la nao, e tomola en poca ora»). Una cattura illegale che innescò tra Catalogna e Castiglia una controversia durata oltre un decennio [25].

Al limite della legalità furono compiute da Pero Niño numerose azioni nella campagna condotta in sostegno della Francia sullo sfondo della guerra dei Cento Anni [26]. Le fonti inglesi non ricordano così gloriosamente come il Victorial i saccheggi e gli attacchi compiuti dal nobile castigliano. Nella cronaca gli stessi fatti sono presentati come la valorosa risposta agli attacchi subiti dal naviglio castigliano: brillanti azioni militari per ristabilire la giustizia,

[24] G. Díez de Games, *El Victorial* ... cit., p. 109; Benedetto XIII intrattenne artatamente Pero Niño, facendo guadagnare giorni preziosi ai corsari, cfr. M.T. Ferrer i Mallol, *Pero Niño* ... cit., pp. 286-290.

[25] *Ivi*, pp. 295-298.

[26] N.A.M. Roger, *The safeguard of the sea*, in *A naval History of Britain*, London 1977, vol. I, pp. 114-115.

ulteriori prodezze dell'eroe Pero Niño [27]. Un eroe, come altri prima ricordati, non per tutti tale [28].

* * *

La valutazione di uomini e vicende era dunque un problema di ottica e le ambiguità presenti non sfuggivano nemmeno ai contemporanei: del resto già Alfonso X, a metà del XIII secolo, nelle *Siete Partidas* lamentava la difficoltà di disciplinare l'attività dei corsari, responsabili talvolta, non solo di derubare dei beni personali e dei carichi i naviganti, ma anche della loro uccisione o cattura («cursarios fazen muchas vegadas grandes dannos sobre mar, matando los omes, e prendiendo los, e robando les, lo que traen») [29]. Molti corsari potevano vantare illustri ascendenze; ma per molti il mare era uno strumento di ascesa, almeno economica. Non tutti infatti erano di nobili origini e tantomeno erano alla ricerca sul mare di onore e gloria. Gutierre Diez de Games ha una sua teoria, che probabilmente riflette un'idea generale o comunque diffusa:

«que las mas de las veces que el rey arma flota la acontece que despues que los capitanes al rey no ven, no tiene cuidado sino de ganar; y si van en ayuda de otro reyno, reciben paga de ambas partes, y se ponen en tal lugar donde no vean los enemigos, y roban en tierra de los amigos diciendo que no tienen que comer. Y si hallan navios de Castilla mercantes, les toman de lo que llevan, diciendo que no esta bien que perezcan las gentes; y que lo digan al rey que se lo manderà a pagar. Y se ve el mezquino del mercader robado. No le roban sus enemigos y le roban sus amigos; asì que no hacen bien ninguno, robando

[27] Così il *Victorial* descrive l'inglese Harry Pay che «andaba siempre corsario, con muchos navios, robando por mar quantos navios podia alcanzar de Espana y de Francia». Come giusta punizione la cronaca mette in risalto le nefandezze commesse da Harry Paye: «Vino muchas veces en la costa de Castilla, y llevó mucchas naos y barcas robadas; y corría la canal de Flandes tan poderosamente, que no pasaba navío en Flandes ninguno que fuese que no era tomado. [...] Quemó a Gijón, y a Finisterre, y llevó el crifijo de Santa Maria de Finisterre, que era nombrado por el más devoto de todas las partidas [...]. E hizo muchos otros daños en Castilla, de muchos prisoneros y rescates ...». G. Diez de Games, *El Victorial* ... cit., pp. 191-194.

[28] Lo stesso testo di *El Victorial*, come ha efficacemente scritto Maria Teresa Ferrer, disegna «el perfil humà d'un tipus també molt abundant a la Mediterrània: el del noble aventurer del mar que hom no sap mai si considerar con un membre més del nodrit gremi dels corsris o com un representat de la naient marina de guerra». M.T. Ferrer i Mallol, *Pero Niño* ... cit., p. 313.

[29] *Las Siete Partidas* ... cit., Titulo XXVI, ley XXXI, pp. 102-103.

reinos, y se tornan, dejando la gente muerta y los otros mal contentos: ellos ricos y el reyno despechado y difamado».

Questo non accadrebbe, aggiunge il cronista, se il re desse l'incarico a uomini che non hanno necessità di allargare a dismisura le loro ricchezze, ma di guadagnare onore per sé e per il sovrano: «aquella es buena riqueza, ganada justa y sin tacha» [30].

Ma non erano solo i corsari inseriti nelle flotte a creare insicurezza nei viaggiatori. Gli stessi mercanti non disdegnavano, se l'occasione lo consentiva, di incamerare proventi per arrotondare le entrate del commercio. Entrate «corsare» e transazioni commerciali compaiono registrate entrambe nei libri contabili dei mercanti, senza differenziazioni dalle altre operazioni economiche derivate dal commercio. Una spia della «normalità» di tali fatti nel basso medioevo, di come il bottino non fosse che un aspetto delle attività marittime e costituisse semplicemente un'altra delle voci degli introiti [31].

Il Mediterraneo basso medievale appare dunque infestato da corsari e pirati: rivalità politiche, commerciali e religiose sul mare per tutti viaggiatori, ma soprattutto per marinai e mercanti, i navigatori abituali, si traducevano in una reale minaccia.

I documenti dell'Archivio Datini mettono bene in risalto l'attenta valutazione da parte degli operatori commerciali della presenza di pirati e corsari all'entrata o all'uscita dei porti o lungo le rotte seguite dalle navi della Compagnia [32]. Seguiamo il carteggio relativo a un'imbarcazione dell'azienda. Siamo nell'estate del 1395. La compagnia noleggia a Collioure una nave armata, di cui è patrono il catalano Giovanni Marese, per il trasporto di un carico di lana a Porto Pisano. Il viaggio non è diretto: la nave deve prima completare il carico nei porti catalani (Peñiscola, Tortosa e Barcellona). Il 2 settembre parte da Barcellona. Le notizie giunte poco dopo in città non sono rassicuranti. La Compagnia di Barcellona, nella lettera inviata alla sede di Pisa, esprime la sua apprensione nonostante i 15 balestrieri imbarcati per difendere carico e uomini:

[30] G. Diez de Games, *El Victorial* ... cit., p. 176.

[31] Un interessante esempio è quello del mercante catalano Bernat Tarascó segnalato da B. Garí, E. Varela, *Comercio o pirateria?*, in *Oriente e Occidente tra medioevo ed età moderna*, Studi in onore di Geo Pistarino, a cura di L. Balletto, Genova 1997, pp. 357-369.

[32] Si vedano in questo volume le pagine di Bruno Dini.

«Questa nave di Giovanni Marese, dipoi è partita, non à aùto ghuari tenpo, secondo à mostrato di qua; e parci non de' esere tropo di lungi. E stiàne in pensieri, perché abiamo da Genova, de' dì 20, vi s'armavano fuste. E d'altra parte ci fu ieri, da Perpignano, come a Chapo di Crocie era stato 4 fuste armate, che pensiamo sarano quelle di don Artale state costì; come che se nulla avesono fatto, già si saprebe. Idio ne tolghi loro la forza. Direnvi s'altro sentiremo. Che Idio le facci salve» [33].

Nella stessa data le comunicazioni partono anche per Firenze [34]. Nei primi giorni di viaggio la nave o per una tempesta o per la notizia della presenza di pirati fu costretta a fermarsi nel golfo di Roses [35]. La compagnia nutre serie preoccupazioni e il direttore dell'azienda barcellonese «sta con le febbri» nell'ansia di notizie precise sulla sorte della nave e del carico, solo parzialmente coperto da assicurazione. Su quella stessa rotta navigano infatti galere genovesi e siciliane che non disdegnerebbero quella preda

«Io sto cholle febri della nave di Marese, per quello n(e) restavate a prendere sicurtà, ché quello di Pisa no' ll'à fatto anche lui. E ò paura non sia stato in Sardengna, ove erano 7 galee di genovesi vano in corso. Apresso ò paura della nave d'Artale e più delle 5 navi di Genova venute di Fiandra a Pisa. Nostro Singnore ci vogli avere ghuardati di loro mani, e fattolo salvo. Sopra ciò attendo» [36].

La nave viene avvistata probabilmente vicino a Capo Corso, secondo quanto informa una nave catalana di rientro da Pisa verso Barcellona:

«ne' mari d'Iera, per molto vento, alla Provenza non si poterono tenere, e che pensano in Sardegna sieno scorse: che ci dovrebono esere ogni dì. Idio le

[33] F. Melis, *Aspetti della vita economica medievale*, Firenze 1962, p. 643.

[34] «... Poi che di questa nave partì, non à aùto ghuari buon tenpo, né punto, secondo i tenpi ànno mostrato. E non può essere dilungato a nostro parere. Non cie nuova nesuna, poi partì. Idio la faci salva: un pocho ne stiamo in pensieri. Per lettere abiamo da Genova, de' dì 20, dicono vi s'armavano navi e galee, per andare a trovare le navi di Saona, che fu(ro)no prese dalle navi di costoro. E ieri ci fu nuove, da Perpignano, che al Chapo di Crocie erano state viste 4 fuste armate, che si stima sarano quelle di Cicilia, state in Porto Pixano. Non crediamo però abino fatto dano niuno in questi mari, perché già cie ne sarebe nuove. Direnvi che altro sentiremo. Che Idio faci salvo questa nave e l'altre vanno per bene fare; l'altre pericolino». F. Melis, *Aspetti della vita* ... cit., doc. 411, p. 646.

[35] «Per uno venuto da Chatachieri [= Cadaques] conta come la nave d'in Marexe fu là e stetevi 1 notte; poi andò a suo viagio». F. Melis, *Aspetti della vita* ... cit., doc. 413, p. 646.

[36] *Ivi*, doc. 414, pp. 646-647.

faci salve. Dicono che a Chapo Corsicha trovorono I nave chastelana, che credono fosse in Marese. Che Idio buone nuove cie ne mandino: ché, per cierto, tropo lungho viagio à 'uto a questa volta; e insino non abiamo sia g(i)unto a Pixa, ne staremo con dispiacere» [37].

Il controllo delle operazioni commerciali appare continuo e costante è l'afflusso e lo scambio di informazioni. La preoccupazione principale in questa operazione è legata alla partenza di un carico imprudentemente assicurato solo in parte e della conseguente necessità di evitare il pericolo delle navi corsare [38]. In caso di cattura la perdita per la Compagnia sarebbe stata cospicua e avrebbe vanificato l'investimento. Dopo 40 giorni di duro viaggio la nave del Marese porta in salvo il suo carico a Porto Pisano, e così si compiace l'azienda di Barcellona: «Io son cresciuto 1/2 palmo, d'alegreza, ch'i' ò, di Marese g(i)unto: ché veramente i' ò maraviglia come non è stato preso: che nelle forbici è stato. Or lodo a Dio à condotto salvo» [39].

* * *

Il ricorso all'assicurazione costituiva un importante strumento tutela per i mercanti. Sono proprio questi contratti a indicare come, se in alcuni settori del Mediterraneo il naufragio costituiva la prevalente causa dei sinistri, su gran parte delle rotte mediterranee e atlantiche erano gli attacchi di navi armate il principale pericolo [40].

È questa l'immagine che rimanda l'osservatorio catalano: dal solido studio di Del Treppo sui contratti di assicurazione – indagine se non seriale certamente quantitativamente molto alta – la guerra di corsa che «in pace come in guerra non cessava di infierire nel Mediterraneo» incide in modo determinante sui premi. In questi contratti una formula pressoché costante ripeteva che gli assicuratori si assumevano «a loro rischio e carico qualunque danno e

[37] *Ivi*, doc. 415, p. 647.

[38] In questo caso si trattava di genovesi e siciliane, che già avevano colpito imbarcazioni mercantili in navigazione nell'alto Tirreno. Cfr. F. MELIS, *Aspetti della vita* ... cit., pp. 646-647.

[39] *Ivi*, doc 410, p. 647.

[40] In particolare si vedano le conclusioni di A. TENENTI, *Venezia e la pirateria* ... cit., pp. 767-771 e le osservazioni, dal versante tirrenico di M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani e l'espansione della Corona d'Aragona nel secolo XV*, Napoli 1972, pp. 416-423.

incidente causato da volontà divina, da persone, dal vento, dal mare, dal naufragio, da fuoco, da incendio, da ladri, da furti, da corsari amici e non amici e da tutti gli altri danni che occorsi per volontà divina o umana» [41]. Numerosi i casi ricordati tra i quali quello occorso al legno di Antoni Maries nel 1476, assaltato dalle galere pontificie; quello di altre imbarcazioni commerciali battenti bandiera catalana attaccate dalle unità della flotta reale o il gran numero di aggressioni ad opera dei genovesi [42]. Ancora da questi contratti, si rileva un aumento dei premi assicurativi durante la buona stagione, condizionati quindi non solo dalla lunghezza delle rotte, merci e tipologia delle navi. Una conferma, dunque, della limitata incidenza delle difficoltà climatiche sul quel rallentamento della navigazione durante i mesi invernali dove i cicli produttivi e non le difficoltà tecniche dettavano i ritmi [43]. Il fatto che l'aumento dei premi si verificasse proprio durante la buona stagione fa pensare per Del Treppo «a una stagionale recrudescenza della guerra di corsa e dei pericoli ad essa connessi». Il che significava con molta probabilità che «si offrivano ai corsari e ai pirati prede più allettanti e doviziose» proprio durante quei mesi [44].

Ora non tutti i mari avevano la stessa pericolosità. L'Adriatico era tra i più sicuri: Venezia è preceduta «da un imponente vestibolo marino» dove per centinaia di chilometri non vi sono pericoli: le città portuali seminate lungo l'Adriatico non avevano né l'interesse né la capacità di danneggiare il naviglio veneziano. In quelle acque la sovranità della Repubblica era incontrovertibile: squadre navali sorvegliavano le acque sia in questo immenso golfo sia all'imboccatura dello Ionio.

Il ricorso all'assicurazione anche a Venezia era influenzato dalla corsa e dalla pirateria, ma qui il numero più alto dei sinistri sembra causato dagli elementi naturali. Una sporadicità, quella degli attacchi, che ha comunque per la Repubblica alti costi, pagati con l'organizzazione dei convogli e talvolta con ritardi o con l'annullamento di alcuni viaggi.

[41] *Ivi*, p. 421.

[42] *Ivi*, pp. 490-509.

[43] Su questo tema si rimanda alle considerazioni di *Ivi*, pp. 402-115 e di M. TANGHERONI, *Ritmi annuali di navigazione nel Mediterraneo alla fine del Medioevo*, in *Atti del V Convegno internazionale di Studi colombiani*, Genova 1987, vol. II, pp. 399-408.

[44] M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani* ... cit., pp. 403-522 e in particolare le pp. 423-440, dedicate ai fattori che determinano i premi.

Nel Levante veneziano «investito in pieno dalla corsa e dalla pirateria» la situazione si avvicina alla più incerta realtà del Mediterraneo occidentale [45]. Le città portuali mediterranee erano più esposte ai pericoli e agli attacchi che minacciavano l'ingresso delle navi mercantili nei porti. Qui mancavano quelle basi di controllo che presidiavano e rendevano sicuro l'Adriatico dove Venezia dominava incontrastata [46]. L'Alto Tirreno e le sue isole, l'Egeo, la Sicilia, la Sardegna, la Corsica, lo stretto di Gibilterra potevano nascondere insidie, ma anche il golfo di Biscaglia, le coste bretoni e la Manica avevano i loro pericoli.

Ma quali erano i rischi effettivi e le misure di controllo? Quali i reali pericoli e l'incidenza dell'attività corsara e piratesca?

Già dal XII secolo si rileva la necessità di disciplinare la guerra di corsa e la pirateria, fino a giungere lentamente, come ha scritto efficacemente Michel Mollat «dalla pirateria selvaggia alla guerra di corsa regolamentata» [47]. Le autorità, in tempi e modi diversi, cercarono di porre argini, nel tentativo di frenare la pirateria e di disciplinare la guerra di corsa. Differenti furono gli atteggiamenti delle potenze dell'epoca: dalla rigorosa politica in materia di armamenti attuata da Venezia, a quella più elastica dei Catalano-aragonesi (che si può dire costituiscono i due estremi), da quella più oscillante dell'Inghilterra, che ricorre all'utilizzazione dei corsari nei momenti di debolezza del potere reale, a quella castigliana o provenzale che fornisce uomini e navi per la corsa anche alle altre marinerie o a quella integrativa delle attività economiche nei regni del nord Africa [48].

L'atteggiamento più severo fu certamente quello di Venezia che proibì in modo assoluto azioni di corsa, anche per rappresaglia, incanalando proteste e richieste di risarcimento attraverso canali diplomatici. Venezia infatti non consentiva ai sudditi l'armamento di navi proprie a scopi corsari, costituendo un *unicum* nel panorama degli stati mediterranei. Il forte potere statale della Serenissima

[45] A. Tenenti, *Venezia e la pirateria* ... cit., p. 771.

[46] *Ivi*, pp. 713-717.

[47] M. Mollat, *De la piraterie sauvage* ... cit., pp. 591-609.

[48] A. Tenenti, *Venezia e la pirateria* ... cit.; M.T. Ferrer i Mallol, *Els corsaris castellans* ... cit., pp. 265-338; Idem *La conquista della Sardegna* ... cit.; Idem, *El cors català contra Gènova* ... cit.; M.D. López Pérez, *Piratería y corsarismo* ... cit.; Idem, *La Corona d'Aragona* ... cit., pp. 580-637; E. Basso, *Un impero sul mare* ... cit., pp. 219-443; H. Bresc, *Course et piraterie* ... cit.; N. Coll Julià, *Aspectos del corso* ... cit.; J. Paviot, *La politique navale des ducs de Bourgogne (1384-1482)*, Lille 1995; E. Putzulu, *Pirati e corsari nei mari della Sardegna* ... cit.; P.F. Simbula, *Corsari e pirati* ... cit.

esercitò un controllo effettivo, molto più di quanto non accadesse in Catalogna, Provenza, Genova, Sicilia, Rodi ecc., dove «la situazione rimane quanto mai fluida e dà adito a delle ambiguità sovente propizie per la pirateria» [49]. I veneziani sono quelli che hanno minor interesse, minor intenzione e minor bisogno, anche se, osserva Tenenti, «il sistema giuridico, le esigenze marittime e le coordinate mentali di questo periodo fanno sì che anch'essi talvolta lo divengano ancora». Un'attività che sembra però limitata al periodo di guerra aperta e a questa connessa. I casi in cui sono coinvolti i sudditi della Repubblica sono in sostanza sporadici ed eccezionali, attestati soprattutto in azioni oltre Adriatico, nelle postazioni dell'Egeo dove le necessità portavano all'autodifesa e quindi anche al ricorso agli armamenti in corsa [50].

In questo contesto la repubblica di Venezia appare l'unico stato cristiano importante dove «le rappresaglie e le rivalse private sul mare siano rigorosamente bandite e nel quale tale proibizione venga rispettata. Soltanto il senato ha il potere di decidere le contromisure da adottare, che vengono sempre messe in atto da ufficiali da esso investiti di tale funzione. Le autorità veneziane si limitano a sollecitare talvolta il concorso finanziario degli interessati, allo scopo di coprire spese civili di procedura e di rappresentanza o di contribuire all'allestimento di unità particolarmente costose».

Il che non vuol dire che non vi fossero incidenti e deccezioni. Gli archivi catalani, per esempio, conservano per il Trecento, a fianco alla documentazione diplomatica relativa alle richieste di risarcimento inoltrate dalla Repubblica, anche alcuni processi interessanti per stabilire l'entità dei danni causati dalla flotta veneta [51]. Ma la

[49] A. Tenenti, *Venezia e la pirateria* ... cit., p. 713.

[50] I documenti veneziani ricordano il caso di una tarida genovese catturata a Candia da cittadini della Repubblica al comando di Marco Schiavo le cui origini non sono chiare; inoltre risulta l'armamento in comune con i Genovesi di una squadra contro i sudditi del sultano egiziano nel 1369 e nel 1391 l'armamento nell'arcipelago di una galeotta contro i Saraceni, severamente ripreso dal Senato. Isolati episodi compaiono anche nel '400. A. Tenenti, *Venezia e la pirateria* ... cit., pp. 717-718. M. Del Treppo raccoglie diversi attacchi subiti ad opera dei veneziani dai catalani intorno alla metà del Quattrocento, da inquadrare comunque nell'ostilità dichiarata tra le due potenze, cfr. M. del Treppo, *I mercanti catalani* ... cit., pp. 489-496.

[51] Le fonti catalane concordano nel legare gli assalti ai conflitti. Un documento del 1361 raccoglie le denunce presentate dalle vittime per fatti accaduti nel decennio precedente, probabilmente per avviare le negoziazioni diplomatiche con la Repubblica. Gli incidenti nei quali è coinvolta Venezia risultano strettamente

reputazione di cui godevano i Veneziani tra i loro contemporanei era generalmente buona.

Eloquente testimonianza è il *Viaggio in terra d'Israele* del 1481 di Mesullam da Volterra, dove uno spiacevole incontro con la flotta veneta è raccontato con evidente sorpresa. Nelle acque di Rodi la nave genovese sulla quale Mesullam navigava incrociò quattro imbarcazioni ben armate. Intuendone le intenzioni aggressive il patrono diede gli ordini per preparare la difesa e fece alzare le insegne di San Giorgio affinché fosse chiara la loro nazionalità. Due delle navi venete senza issare alcun vessillo si avvicinarono e cominciarono l'attacco: «entrambe cominciarono ad attaccarci senza far motto, stando da un lato solo, cosicché credemmo fossero corsali catalani» (a riprova della generale considerazione dei catalani) e nell'animata protesta, rivolta al patrono della squadra veneziana, Federico Giustinian il patrono genovese disse:

«Tu dunque saresti un comandante veneziano? Tu sei soltanto uno spregevole capobanda di saraceni e di briganti, poiché i veneziani non fanno di queste azioni disdicevoli; ed anche se tu sostieni che io non ho ammainato la vela, come si deve, tuttavia tu pure non fatto il tuo dovere e non hai fatto vedere le insegne di San Marco, ne' hai fatto motto ma ci sei venuto addosso come uno che sta in aguato in un nascondiglio, e hai cominciato ad attaccarci; neppure i corsali, i turchi e gli ismailiti si sono mai comportati così, attaccando qualcuno senza gridare nulla ne avendogli prima intimato di ammainare la vela; io non ti ho riconosciuto, e anche se così fosse stato mi sarebbe sembrato giusto fare come se non vi avessi riconosciuto, perché sapevo che non eravate corsali; le leggi di Venezia, infatti, vogliono che si ammaini la vela: ma voi non avete fatto così, e ci siete venuti addosso come briganti, e per questo vi riterrò responsabili di ogni danno o perdita; non voglio ammainare la vela dato che voi non avete fatto il vostro dovere, e se volete attaccarmi io pure vi attaccherò, e sarò innocente sia di fronte a Dio che di fronte a Venezia, poiché voi siete gli assalitori, voi i briganti; se volete la pace tuttavia anch'io la voglio, ma non intendo in nessun modo ammainare la vela».

connessi alle congiunture politiche e militari e causati da unità da guerra. Dei numerosi episodi raccolti, quasi tutti erano avvenuti nelle acque del Levante, nel Tenedo, in Romania e nel Mar Nero. Gli assalti, almeno stando alla versione catalana dei fatti, erano stati feroci: Ramon Pasqual di Maiorca nel 1358 denunciò il massacro di buona parte della ciurma e di due suoi figli Barthomeu e Guillem, poco più che ventenni; un patrono di Colliure scampò fortunosamente alla morte con la fuga e dal mare vide le forche erette dai veneziani per impiccare gli uomini del suo equipaggio. Cfr. Archivo de la Corona de Aragón, *Cancilleria*, (in seguito ACA, *Canc.*) Procesos, 127/20, cc. 7v, 20, 30v, 39v; M.T. Ferrer, *El cors català* ... cit.; A. Tenenti, *Venezia e la pirateria* ... cit, pp. 726-728.

Intanto Federigo Giustinian – secondo quanto afferma Mesullam – per paura di essere portato in giudizio a Venezia, conscio del reato commesso, scatenò un nuovo attacco con l'intento di uccidere tutti, equipaggio e pellegrini, per eliminare scomodi testimoni. La battaglia fu molto dura con feriti e morti da entrambe le parti. Quando i veneziani si resero conto di non riuscire ad aver ragione della nave genovese chiesero un compromesso. Sapendo che sulla nave c'erano degli ebrei, proposero che venissero loro consegnati con i beni e i loro soldi. Il comandante genovese, secondo quanto la normativa prevedeva per i passeggeri la cui difesa era responsabilità del patrono, rifiutò ancora, riuscendo alla fine a scampare il pericolo. Mesullam qualche tempo dopo venne a sapere che Federigo Giustinian per quella riprovevole condotta fu esautorato dal comando, bandito da Venezia e condannato al pagamento di 10.000 ducati, versati al patrono genovese a titolo di risarcimento [52].

Debite eccezioni a parte, la linea politica veneziana fu coerente e costante: la Repubblica giocò tendenzialmente l'arma della legalità, passando per i risarcimenti e la repressione corsara attraverso le autorità politiche responsabili. La stessa organizzazione dei convogli, le *mude*, tendeva a prevenire incidenti e la fonte appena ricordata rimarca lo stupore per l'inusuale aggressività veneziana [53].

La repubblica di Genova nella metà del XII secolo (1157) nel Breve della Compagna vietava armamenti di navi da guerra senza autorizzazione dei consoli. Successiva è l'istituzione dell'*Officium Robarie* (XIII sec.) presso il quale potevano essere inoltrate le denunce. Più tarda è l'istituzione della *Gazaria*, che assorbiva le competenze del precedente ufficio. Analoga istituzione esisteva a Savona [54]. In ogni caso gli armamenti, seppure dietro cauzioni e apparentemente rigide procedure, erano largamente accordati [55].

[52] Mesullam da Volterra, *Viaggio in terra d'Israele*, versione italiana a cura di A. Veronese, Rimini 1989, pp. 24-29.

[53] U. Tucci, *La navigazione veneziana nel Duecento e nel primo Trecento e la sua evoluzione tecnica*, in *Venezia e il Levante* ... cit., pp. 827-833; F.C. Lane, *Fleets and Fairs: the Functions of the Venetian Muda*, in *Studi in onore di A. Sapori*, Milano 1957, pp. 649-663.

[54] G. Forcheri, *Navi e navigazione a Genova nel Trecento. Il Liber Gazarie*, Genova 1974, pp. 35-43; A. Roccatagliata, *L' «Officium Robarie» del Comune di Genova (1394-1397)*, Genova 1989.

[55] Cfr. J. Heers, *Genova* ... cit., pp. 191-195; E. Basso, *Pirati e pirateria* ... cit.

Del resto, secondo alcuni studiosi la stessa creazione delle Maone (Lopez definisce i Maonesi «avventurieri e feudatari» che tracceranno «le loro linee di condotta secondo criteri piuttosto di tornaconto che non di prestigio») contribuì a forme di autonomia che lasciavano ampi spazi alla libera iniziativa e in qualche modo, pur di garantire la concorrenza, alla corsa legalizzata [56]. Questa flessibile struttura genovese contava su basi d'appoggio nel Tirreno, nell'Egeo e nel Mar Nero che consentivano una grande elasticità e mobilità di cui sentiranno il peso sia nel Tirreno che nel Levante i Catalani e oltre lo stretto gli stessi veneziani [57].

I Genovesi, si tratti di fuoriusciti o dissidenti installati lontano o vicino alla loro città, nei resti dell'impero bizantino o nell'arcipelago, non si ritenevano legati dagli impegni contratti dalla madrepatria [58]. E notevole appare l'abilità di Genova nell'utilizzare le attività «promosse dai singoli patroni al di fuori di ogni controllo, perlomeno ufficiale, della Repubblica» [59], riservandosi, quando opportuno, di non riconoscere rapporti tra Genova e responsabili di atti di pirateria, negando la qualifica di *civis ianuensis* e definendoli *civis mundi*: nati a Genova sì, ma privi di Patria e in azione con navi armate in altri stati. È questa la politica attuata nei confronti di alcuni tra i più noti signori genovesi della corsa davanti alle richieste di indennizzo presentate dai Veneziani, dai Catalani, dall'Inghilterra nel XV secolo [60]. Uno dei casi più famosi è quello di Giuliano Gattilusio, aristocratico esponente della dinastia dei signori di Mitilene, pirata contro le stesse navi genovesi e al soldo dei genovesi in operazioni militari del Tirreno intorno alla metà del XV secolo. Il Gattilusio con le sue razzie nel Mediterraneo creò numerosi incidenti diplomatici che faticosamente le autorità genovesi tentarono di ricomporre; gravissima, nell'estate del 1458, fu la ripercussione internazionale seguita alla cattura in acque siciliane di due navi inglesi con un carico di malvasia di Cipro, appartenenti a un armatore di Bristol; le conseguenze, davanti al rifiuto di Genova di riconoscere responsabilità e legami con il Gattilusio,

[56] R.S. Lopez, *Storia delle colonie genovesi nel Mediterraneo*, Genova 1997³, p. 253.

[57] Per un quadro generale delle linee di espansione di Genova e Venezia cfr. G. Airaldi, *Le repubbliche marinare e l'espansione mediterranea di Pisa e Genova*, in *La storia*, a cura di N. Tranfaglia-M. Firpo, Torino 1988, vol. I, *Il Medioevo*, pp. 227-243.

[58] A. Tenenti, *Venezia e la pirateria* ... cit, p. 714.

[59] E. Basso, *Un impero sul mare* ... cit., p. 219.

[60] *Ivi*, pp. 221-233.

ricaddero sulla colonia genovese residente in Inghilterra, condizionando lo stesso ruolo economico dei mercanti della Repubblica, drasticamente ridimensionato, sul suolo britannico, proprio in seguito a queste vicende [61].

Gli assalti genovesi sono comunque prevalentemente diretti contro i Catalano-aragonesi e di questo reciproco antagonismo cadevano spesso vittime anche i neutrali, impiegati per trasportare le merci. Imbarcazioni fiorentine, castigliane, provenzali e altre ancora, non di rado vedevano i loro carichi sequestrati [62].

Se i genovesi non godevano di buona fama, i più temuti erano sicuramente i catalani. Alcuni come il Villani ne riconoscevano le qualità di mercanti e di uomini di mare definendoli «valenti uomini e grandi maestri de baratti del mare», ma coloro che sul mare investivano i capitali, mettendo talvolta in gioco anche la propria vita, riversavano nei carteggi i resoconti di efferati assalti e la paura delle aggressioni da parte del naviglio catalano. Terribile era il loro grido durante gli arrembaggi: «cala cala, a la mort a la mort» [63].

Il diritto catalano riconosceva e disciplinava gli armamenti in corsa, e proprio per l'elasticità con la quale la normativa veniva applicata e per il largo uso che la corona fece della corsa come strumento di supporto delle operazioni militari, divenne difficile da controllare per la stessa autorità regia [64].

La struttura dell'organizzazione delle squadre navali catalano-aragonesi mette l'accento sulla necessità di sistemi di reperimento di fondi alternativi a quelli che potevano essere stanziati dalle casse regie per la flotta. E nelle Ordinanze Navali di metà Trecento, emanate da Pietro IV d'Aragona, appositi capitoli disciplinavano le modalità per gli armamenti in corsa e l'inserimento dei corsari all'interno della squadra regia. In questo modo i privati, con norme minuziose, venivano associati ai costi e ai profitti della guerra [65]. La Corona d'Aragona, infatti, priva delle immense risorse finanziarie

[61] *Ivi*, pp. 364-365.

[62] J. Heers, *Genova* ... cit., pp. 192-193.

[63] Un esempio in ACA, *Canc.*, Procesos, 103/6, c. 3v.

[64] M.T. Ferrer i Mallol, *Barcelona i la politica mediterrania catalana: el Parlament de 1400-1401*, in *Atti del XIV Congresso di Storia della Corona d'Aragona* ... cit., vol. II, t. I, pp. 427-443; Idem *La conquista della Sardegna* ... cit.; M. Del Treppo, *I mercanti catalani* ... cit., pp. 490-498; P.F. Simbula, *Pirati e corsari* ... cit., pp. 37-63.

[65] A. De Capmany, *Ordenanzas de las armadas navales de la Corona de Aragón*, Madrid 1787, pp. 134-143.

che una politica bellica della portata di quella attuata tra il XIV ed il XV secolo avrebbe richiesto durante tutte le campagne di espansione mediterranea, trovò nella collaborazione dei privati, sia attraverso le patenti di corsa che con il loro inserimento all'interno della marina, un valido sistema per sostenere le proprie ambizioni [66].

La stessa flotta regia, per far fronte gli alti costi si affidava esplicitamente alle integrazioni dei bottini razziati ai nemici durante la navigazione. Le prede catturate venivano infatti contabilizzate nei registri di bordo tra le voci in entrata e una volta vendute, gli introiti reinvestiti per mantenere in navigazione le imbarcazioni. In caso di necessità, era legale impossessarsi di carichi appartenenti a sudditi e alleati della Corona, ai quali doveva però essere rilasciata una ricevuta con la quale avrebbero potuto inoltrare richiesta di risarcimento al sovrano. Complesso si rivelava in realtà controllare la massa di licenze concesse ai corsari che nel quotidiano attaccavano le navi di passaggio, senza le sottilissime distinzioni imposte dalla Corte. E la stessa politica di repressione da parte catalano-aragonese fu in questo senso estremamente debole e oscillante, pressata tra la necessità e i problemi internazionali che gli attacchi scatenavano contro gli stessi mercanti catalani [67].

Alcuni esempi dell'entità dei danni causati possono essere indicati dalle richieste di risarcimento presentate tra il 1362 ed il 1363 da Rafaino Caresini, ambasciatore del doge di Venezia, a Pietro IV. Il veneziano chiedeva per i danni arrecati in tutto il Mediterraneo al naviglio della città lagunare la somma di 60.000 fiorini d'oro d'Aragona. Tra i responsabili, oltre ad alcuni barcellonesi e maiorchini non mancavano patroni di galee armate dalla Corona che prestavano servizio nel regno di Sardegna [68]. Genova nel 1370 presentò richieste di risarcimento per il triennio precedente per danni causati a 28 imbarcazioni: oltre la metà degli episodi si era verificata in acque sarde ed un gran numero di azioni era stato messo a segno proprio dai capitani delle galee regie che non avevano rispettato la tregua [69].

[66] M.T. Ferrer i Mallol, *La conquista della Sardegna* ... cit.; P.F. Simbula, *Pirati e corsari* ... cit., pp. 44-55, 83-90.

[67] C. Manca, *Fonti ed orientamenti per la storia economica della Sardegna aragonese*, Padova 1967, pp. 42-46; P.F. Simbula, *Pirati e corsari* ... cit., pp. 94-110; M.T. Ferrer i Mallol, *Barcelona i la politica mediterrania* ... cit.

[68] *Ivi*, p. 464.

[69] *Ivi*, pp. 35-36.

Nel regno di Sardegna nell'arco di tempo compreso tra il 1350 ed il 1415 si registrarono circa 300 catture di imbarcazioni. Cifre che da sole mostrano la consistenza del problema: vittime, ancora in gran numero, genovesi, provenzali, pisani, ma anche numerosi sudditi della Corona ai quali era stato requisito il carico per rifornire di vettovaglie le città di Cagliari ed Alghero, assediate dall'Arborea [70].

I Catalani aggredivano e a loro volta venivano aggrediti. Gli episodi relativi a contrasti con Genova dominano le fonti: tra il 1372 ed il 1412 circa una trentina di pratiche ufficialmente aperte con richieste catalane al Comune di Genova, secondo una stima approssimativa, dovevano superare le 100.000 lire barcellonesi [71].

Genova e l'Aragona avevano settori privilegiati di attacco: i Genovesi colpivano i catalani soprattutto nelle rotte che tagliavano il Golfo del Leone, con l'importante supporto di Monaco – che non disdegnava armare e accogliere navi corsare – fino a Porto Pisano [72]. Per la vendita erano molti i porti disponibili ad accettare le prede e a correre i rischi che eventualmente ciò comportava: la Corsica era per i Genovesi una delle mete più propizie. Del resto gli stessi corsi, soprattutto i Bonifacini, si dedicavano alla corsa con molta passione, intercettando i catalani più frequentemente nelle acque tra la Provenza e Porto Pisano; oltre che nelle acque dello stretto di Bonifacio [73].

Da Bonifacio e da Calvi, veri punti di forza di Genova in Corsica, partivano e trovavano rifugio le navi dei corsari. Soprattutto Bonifacio, per la sua posizione geografica e la sua autonomia politico-amministrativa era un punto rilevante per la penetrazione genovese in Corsica: scalo marittimo e porto di smistamento era proiettata sul mare, verso il quale – come ha osservato la Petti Balbi – gli abitanti per la povertà del suolo e delle risorse economiche si sentivano spinti. Anche un'inclinazione naturale spingeva questi uomini a tentare la fortuna sul

[70] P.F. Simbula, *Pirati e corsari* ... cit.

[71] Le cifre sono calcolate sulla base degli importi segnati nei registri della serie «Marcarum» in ACA, *Canc.*, regg. 1485-1488, 2010-2011, 2286-2288, 2924-2925, 3493. Cfr. P.F. Simbula, *Pirati e corsari* ... cit., p. 58.

[72] J. Heers, *Genova* ... cit., pp. 192-193.

[73] L. Balletto, *Mercanti, pirati* ... cit.; G. Petti Balbi, *Genova e Corsica nel Trecento*, Roma 1976; Idem, *La pirateria nel Trecento: un episodio bonifacino*, in «Medioevo. Saggi e Rassegne», 10 (1985), pp. 29-39.

mare come patroni, come mercanti e come corsari, spesso uniti ai genovesi [74].

Suonano contraddittorie le proteste dei bonifacini contro le navi catalane che sorvegliavano le Bocche allo scopo di intercettare imbarcazioni genovesi, poiché corsa e pirateria erano esercitate come attività altamente redditizia dagli stessi abitanti, costituendo una delle più importanti risorse economiche. Parte della responsabilità ricadeva sui genovesi i quali avevano legalizzato e riconosciuto questa vocazione corsa. Con le convenzioni del 1321 i bonifacini aprono il loro porto a qualunque imbarcazione corsara dietro il versamento alla comunità della decima parte del bottino. E qui i patroni genovesi trovano molto pratico portare le navi nemiche catturate e vendervi parte del carico. Alcuni episodi di cronaca: in acque provenzali nel 1372, all'indomani della pace tra Genova e Aragona, fu attaccato Arnau Linars di Maiorca. Condotto a Calvi da Joaninus de Rapayllo e Jantotus de Niça, il patrono vanamente presentò al podestà genovese, Luchino Camiga, le richieste per la restituzione della barca e delle merci. Nelle Hyères nel 1377 una galeotta di Bonifacini, battente bandiera genovese, al comando di Gabriel de Cuxo catturò con l'inganno un panfilo catalano che aveva caricato a Valenza lane e altre merci. L'imbarcazione con il carico fu portata a Bonifacio e parte dell'equipaggio rimase prigioniero per diverso tempo nella stiva della galera [75].

Nello stesso anno all'uscita di Avignone il legno di Antoni Marquet diretto a Genova e poi a Roma fu aggredito da bonifacini [76]. Nelle maglie dei bonifacini cadde nel 1384 anche Berenguer Amat di Barcellona al rientro dalla Sicilia. Diretto a San Feliu, a causa di una tempesta entrò nel golfo di Santa Manza (Corsica) ed il podestà di Bonifacio ed il Consiglio si impossessarono del carico di grano [77].

Ugualmente complessa era la situazione nelle acque siciliane. Gli studi di Bresc confermano l'aumento della presenza di corsari in quel regno, in concomitanza con le operazioni belliche catalane, a partire dalla fine del Duecento. Anche se la maggiore intensità è rilevata nei decenni a cavallo tra Tre e Quattrocento. Il numero degli episodi registrati nelle fonti documenta l'afflusso nell'isola di corsari venuti dalla penisola iberica, mettendo in discussione il predominio commerciale genovese. In particolare prestano attenzione al commercio del grano destinato alle metropoli tirreniche e si servono dell'isola e dei suoi porti per intercettare le imbarcazioni del commercio degli schiavi e delle spezie dei mari orientali. Le fonti ufficiali ricordano alcuni dei nomi dei capitani corsari che operano in quelle acque: se un buon numero è siciliano, oltre la metà sono di nazionalità iberica [78].

Le navi attendono per le imboscate all'uscita dei caricatoi, nelle acque di Capo Passero, di Ustica, all'uscita dei grandi porti di Palermo e di Catania. Dalle Egadi e dalle Lipari sorvegliano le rotte che toccano Messina e Trapani. Raramente attaccano in mare aperto, contrariamente a quelle musulmane che preferiscono non avvicinarsi troppo alle coste [79].

Per lo stesso commercio catalano il canale di Sicilia e lo stretto di Messina costituivano però un punto pericoloso. Le navi genovesi che viaggiavano spesso in conserva proprio per far fronte agli attacchi erano temibili anche per l'agguerrito naviglio catalano. In acque sicule fu attaccata da una squadra di cinque galere capitanata da Gaspare Spinola la nave valenzana del patrono barcellonese Guillem Sala, diretta in Turchia con un carico di panni di mercanti pisani. Il Sala, attaccato per ben tre volte nello stesso braccio di mare dai genovesi, nell'arco di poco tempo, subì un ulteriore attacco a un panfilo e a una nave, portate a Bonifacio per la vendita [80].

Nello stretto di Messina nel 1385 fu attaccato Barthomeu Vidal di Barcellona al rientro dalla Romania: oltre alla perdita del carico dovette pagare 800 fiorini d'oro di Firenze per il riscatto della nave [81].

[74] G. Petti Balbi, *Genova e Corsica* ... cit.
[75] ACA, *Canc.*, reg. 1488, cc. 56-57.
[76] ACA, *Canc.*, reg. 1485, c. 190.
[77] ACA, *Canc.*, reg. 1487 , cc. 109v-110v.

[78] H. Bresc, *Course et piraterie* ... cit.; Idem, *La course mediterraneenne* ... cit.; Idem, *Un monde méditerranéen. Économie et société en Sicile (1300-1450)*, Palermo 1986, t. I, pp. 338-345.

[79] Un'idea della frequenza può essere data ricordando un unico episodio: nelle operazioni condotte dalla squadra catalano-aragonese per la liberazione della regina Maria di Sicilia le fonti catalane testimoniano nell'arco di pochi mesi del 1379, attacchi a poco meno di una quarantina di imbarcazioni. I carichi furono in parte venduti per rifornire le fortezze e le guarnigioni e soddisfare le necessità della squadra, oltre che per scopo di lucro da parte degli equipaggi. P.F. Simbula, *Navigare nel medioevo. Aspetti finanziari delle squadre navali: il caso della spedizione per la liberazione di Maria di Sicilia*, in «Anuario de Estudios Medievales», 24 (1994), pp. 491-507. Sulle modalità di attacco delle imbarcazioni musulmane cfr. M.D. López Pérez, *La Corona de Aragon* ... cit., p. 711.

[80] ACA, *Canc.*, reg. 1487, cc. 119-120; 129r e v.

[81] ACA *Canc.*,, reg. 1487, cc. 156-157v.

Nel 1390 nelle acque di Tropea, all'indomani del nuovo trattato di pace stipulato tra Genova e Aragona altri barcellonesi furono aggrediti, catturati e gettati in carcere e il loro carico sequestrato [82]. Genovesi e Catalani si scontravano anche nel Levante. Una delle tante denunce è quella di due mercanti, uno di Perpignano e uno di Maiorca, impegnati a Chio nel 1382 con una cocca sulla quale trasportavano preziosi e merci varie. Nel porto di Chio furono attaccati da Johan de Moneglia di Genova che con alcuni complici su una galeotta armata a Pera, pare con l'autorizzazione dei massari del Comune ligure, si impossessò del carico e ferì uno dei mercanti e i suoi famigli. Rivoltisi al podestà di Pera e di tutti i territori della Romània ottennero la restituzione di una minima parte dei beni che nel frattempo erano stati portati a Cipro per l'incanto. La cocca fu venduta «vili precio» e del ricco carico, perle, argento e armi sparirono e ai mercanti furono resi solo alcuni quintali di sapone, unico bene trovato sulla galeotta responsabile dell'aggressione. Per la restituzione o l'indennizzo furono avviate le solite lunghe pratiche che non sappiamo a cosa portarono [83].

Nel Levante si ha notizia di qualche scontro con i Veneziani e con mercanti di altra nazionalità, così come nelle acque oltre lo stretto di Gibilterra, che rappresenta l'altra grande strettoia mediterranea. In queste acque si inseriscono anche altri protagonisti. La Guerra dello Stretto prima, tra il 1275 e il 1344, – nella quale si affrontarono i regni Musulmani di Granada e del Marocco contro quelli Cristiani della Castiglia e della Corona catalano-aragonese – e lo scontro tra la Castiglia e la Corona poi, trovarono nel passaggio dal Mediterraneo all'Atlantico uno spazio inesauribile per la guerra corsara. Di rilievo è in questi contrasti il ruolo della marineria genovese e l'appoggio offerto ai sultani granadini e castigliani in funzione anti catalano-aragonese nel corso del Trecento. Galere genovesi furono infatti arruolate dai castigliani per il controllo dello stretto a completamento della squadra navale e, tra i nomi degli ammiragli, non mancano quelli di illustri esponenti di casate liguri [84]. I genovesi collaborarono con i sultani nazarì armando talvolta in società navi corsare contro i catalani [85].

[82] ACA *Canc.*, reg. 2010, cc. 178v-179. Sul quadro politico cfr. M.T. Ferrer i Mallol, *La pace del 1390 tra la Corona d'Aragona e la Repubblica di Genova*, in *Miscellanea di Studi storici in memoria di Giorgio Falco*, Genova 1966, pp. 155-192.

[83] ACA, *Canc.*, reg. 1488, cc. 45v-48v; 66v-68.

[84] Cfr. M.D. López Pérez, *La Corona de Aragon* ... cit., pp. 672-673.

[85] *Ivi*, pp. 662-663; M. Sanchéz Martinéz, *En torno a la piratería* cit., pp. 436-445.

Le rotte comprese nel triangolo tra le Baleari e l'imbocco di Gibilterra erano tra le più colpite dai corsari: un passaggio obbligato per i mercanti occidentali e per gli stessi musulmani che non mancavano di infierire vicendevolmente.

Un ruolo considerevole fu svolto dal regno di Maiorca, reincorporato da Pietro IV d'Aragona ai regni continentali della Corona nel 1343. Le Baleari catalano-aragonesi con i porti dell'area valenzana e alicantina divennero le principali aree di armamento corsaro, indirizzato contro i regni nord africani e Granada. Soprattutto a partire dagli ultimi decenni del XIV secolo, quando i Musulmani intensificarono la loro azione verso i centri costieri del Mediterraneo occidentale, dalla Sicilia alla Sardegna fino alle Baleari, colpendo con maggiore insistenza sulla fascia alicantina [86]. Oltre all'appoggio più o meno esplicito genovese, i Musulmani potevano contare sui rinnegati cristiani, impiegati sia come piloti per la loro conoscenza delle coste mediterranee, sia come patroni [87]. Famosa è la vicenda di Pere Fuster, un catalano-aragonese vissuto tra il XIV e il XV secolo, passato al servizio del sultano di Tunisi, le cui gesta divennero leggendarie. Era uno dei più temuti e arditi corsari: a lui si attribuì la cattura di numerosissimi prigionieri cristiani ridotti in schiavitù e alcune sue imprese, come l'attacco nel 1409 a Porto Vecchio in Corsica con quattro galere suscitarono grande scalpore. Molte voci giravano sul suo conto: vero o falso, in quegli anni, negli ambienti mercantili maiorchini e valenzani, serpeggiò insistentemente la voce che il Fuster approntasse una squadra per mettere a ferro e fuoco Maiorca [88].

Le richieste di risarcimento inoltrate presso la cancelleria regia disegnano una rete di aggressioni e ritorsioni molto più ampia: sono presenti in buon numero carteggi relativi a controversie con la Castiglia, con la Francia; in numero minore con Pisa, Napoli, Inghilterra, Portogallo, Venezia, Rodi, Sicilia e all'interno dei regni della Corona [89].

Il Mediterraneo non era il limitato teatro delle violenze: da Gibilterra fino ai mari del Nord le acque erano ugualmente spazio di assalti, ma qui non erano più le marinerie mediterranee a

[86] M.D. López Pérez, *La Corona de Aragon* ... cit., pp 686-715; M. Sanchez Martinez, *En torno a la piratería* ... cit. pp. 444-447.

[87] Un esempio è in ACA, *Real Patrimonio*, reg. 2324, c. 4 (1387).

[88] M.D. López Pérez, *La Corona de Aragon* ... cit., pp. 711-712.

[89] P.F. Simbula, *Corsari e pirati* ... cit., p. 62, nota 80 e 81.

svolgere un ruolo determinante, ma quelle atlantiche. Episodi legati alla concorrenza mercantile e ai conflitti militari mediterranei si ripercuotono anche in queste acque, ma le autorità politiche dei paesi nordici sembrano impegnarsi maggiormente nella ricerca di una regolamentazione dell'attività corsara. E la concessione più disciplinata delle patenti per gli armamenti in corsa riuscì ad ottenere risultati più incisivi che in Mediterraneo [90].

Riflesso del complicato intreccio militare, mercantile, economico e giuridico innescato dagli incidenti sul mare sono le concessioni delle marche o rappresaglie. Il ricorso alle procedure legali era però lungo e costoso. Le spese da sostenere per avviare le pratiche di risarcimento e le lentezze burocratiche favorivano il ricorso all'Autorità solo nei casi di una certa rilevanza. Su una moltitudine di quotidiani soprusi le fonti tacciono. E le marche, una volta concesse finivano per complicare ulteriormente i disordini sul mare [91]. L'entità numerica di tali concessioni diminuisce mano a mano che ci si addentra nel Trecento e va progressivamente scemando nel Quattrocento. I reclami per gli incidenti appaiono sempre più strettamente connessi alle congiunture politico-militari, soprattutto nel XV secolo, quando la risoluzione delle marche è sempre più politica. Tendenzialmente i contrasti sono presto riassorbiti con la revoca delle rappresaglie per evitare gravi danni alle rispettive marinerie mercantili, o agitati come strumento di pressione politica ed economica [92]. Sintomatiche sono le misure adottate nei diversi centri mediterranei per trovare modalità di compensazione e indennizzo. Furono progettate e avviate con imposizioni di diritti di vario genere per contribuire al pagamento dei danni inferti o subiti dalle rispettive marinerie per contenere le rappresaglie: *pariatge* in Catalogna, il *lou dels pisans* che contribuiva a sanare e rifondere i danni causati da pisani ai maiorchini, il *drictus Granate*, percepito sui traffici dei mercanti genovesi che

[90] Con la crescita del commercio, anche nei mari del Nord si era intensificata l'azione di corsari e pirati. Per un inquadramento generale della situazione atlantica si rimanda ai lavori di J. HERNANDEZ, *Piratas y corsarios*, Madrid 1995; M. MOLLAT, *La vie quotidienne des gens de mer en Atlantique (IXe-XVIe siècles)*, Paris 1983; N.A.M. RODGER, *The safeguard of the sea*, London 1997, vol. I; J. PAVIOT, *La politique navale* ... cit., in particolare al cap. V, pp. 201-280.

[91] Un ampio quadro delle controversie per il XIV e il XV secolo è in A. TENENTI, *Venezia e la pirateria* ... cit., pp. 724-738; M. DEL TREPPO, *I mercanti catalani* ... cit., pp 488-509.

[92] Cfr. P.F. SIMBULA, *Pirati e corsari* ... cit., pp. 56-63 e la bibliografia citata.

commerciano con il sultanato Nazarí, il *dret de les marques* (tre denari per lira) pagato dai francesi nella Corona d'Aragona e dai catalani in Francia sulle merci in entrata, le tasse concordate da Venezia con Marsiglia e con la Catalogna ecc. [93].

* * *

Esistevano naturalmente misure precauzionali che andavano da sistemi di difesa come il pattugliamento delle acque e la sorveglianza dei porti a una rete fittissima di corrispondenza per far conoscere rapidamente la presenza di pericoli. I viaggiatori sceglievano le imbarcazioni ritenute più sicure e si munivano di salvacondotti, benché non garantissero con certezza l'incolumità [94].

Isole, coste frastagliate, promontori, stretti bracci di mare, imbocco dei porti erano i luoghi ricorrenti delle imboscate. Almeno per le marinerie occidentali. I Musulmani prediligevano gli attacchi in mare aperto, lontano dalle coste dalle quali potevano giungere rinforzi alle vittime.

Marinai esperti e assicurazione del carico erano non meno fondamentali di uno scafo sicuro, in buono stato, con un sufficiente numero di balestrieri e marinai capaci di proteggere la nave dagli assalti [95]. L'obiettivo scelto per gli attacchi era estremamente variabile in funzione delle potenzialità dell'aggressore. Galere, galeotte e, dalla fine del XIV secolo, navi, erano le tipologie delle imbarcazioni più utilizzate per gli assalti sulle rotte a media e lunga distanza, ma non mancano piccoli mercanti avventurieri che all'ombra della guerra con legni e scafi più modesti, senza allontanarsi in mare aperto, si erano specializzati nelle aggressioni lungo i percorsi della navigazione di cabotaggio [96]. Verso la fine XIV secolo

[93] CH. E. DUFOURCQ, *Chrétiens et musulmans durant les derniers siècles du Moyen Age*, in «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), p. 216; C. BATTLE, *Els francesos a la Corona d'Aragó*, in «Anuario de Estudios Medievales», 10 (1980), pp. 371-79; M.T. FERRER I MALLOL, *Els italians* ... cit., pp. 464-65; A. TENENTI, *Venezia e la pirateria* ... cit., pp. 733-734.

[94] I casi erano molto frequenti e ricorrono in tutte le acque e tra tutte le marinerie. A solo scopo esemplificativo si vedano alcuni episodi ricordati da G. PETTI BALBI, *Simon Boccanegra e la Genova del '300*, Napoli 1995, pp. 421-425.

[95] F.C. LANE, *Le navi di Venezia*, Torino 1983, pp. 157-160, 240-250; M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Bari 1996, pp. 224-225.

[96] Sulla tipologia delle navi nel basso medioevo si rimanda ad alcuni contributi recenti e alla bibliografia citata: M. BALARD, *La «Revolution Nautique» à Genes (fin du XIIe-début du XIVe s.)*, in *Medieval ships and the birth of technological societies*,

il predominio delle galere non era più assoluto. A Barcellona nel gennaio del 1397 durante un'animata seduta del Consell de Cent, si discusse di quali imbarcazioni fosse più opportuno approntare in vista degli armamenti di navi genovesi che gli informatori dicevano «devian anar en cors contra cathalans». Emersero opinioni differenti sulla tipologia degli scafi più adatti alla difesa e all'offesa: galere o navi? L'indecisione era grande e «per la gran discordia e diversitat de opinions que era entre les mercaders, com la una part dels dits mercaders demanassen naus e l'altre galees, no haguessen pogut finar ne concordar» [97]. Si trattava di incertezze dovute alle potenzialità che le navi avevano conquistato nel corso del secolo con i perfezionamenti tecnici, l'aumento del tonnellaggio e la possibilità di imbarcare un elevato numero di balestrieri [98]. Le stesse squadriglie corsare che compaiono in azione tra XIV e XV secolo sono composte da entrambi gli scafi. Così il nobile siciliano Guglielmo Raimondo di Moncada solcò per diversi anni il Mediterraneo con alcune navi e un panfilo rapinando Cristiani e Mori. Mista era la composizione della flottiglia corsara al comando di Rodrigo de Luna, nipote dell'antipapa Benedetto XIII, il quale correva i mari con galere, galeotte, rampini e brigantini [99]. Navi e galere sono largamente impiegate nella prima metà del XV secolo in operazioni anti corsare [100].

I corsari ricorrevano anche all'inganno: davanti a imbarcazioni ben munite con molti armati a bordo, non era infrequente che

Malta 1991, vol. II, pp. 113-123; F. Melis, *Werner Sombart e i problemi della navigazione nel Medio Evo*, in *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo*, a cura di L. Frangioni, Firenze 1984, pp. 3-68; M. Tangheroni, O. Vaccari, *L'osservatorio datiniano di Livorno e la navigazione mediterranea tra Tre e Quattrocento*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a Cristoforo Colombo*, Atti del Convegno (Genova 1-4 giugno 1992), Genova 1992, pp. 143-157; M. Tangheroni, *Commercio e navigazione* ... cit., pp. 202-211.

[97] AHCB, *Llibres del Consell de Cent*, Actes, 27, c. 72v.

[98] M. Del Treppo, *I mercanti* ... cit., pp. 455-458.

[99] Rodrigo de Luna Nel 1413 il de Luna provò ad attaccare nel porto di Tunisi la nave Santa Maria del genovese Pietro da Vultaggio con le galere. La nave, ben munita e veloce, riuscì a sottrarsi al tentativo di arrembaggio del de Luna e a sfuggire al tentativo di appiccare il fuoco, ma dovette soccombere quando alla squadriglia si aggiunsero altre due navi armate appositamente. La ricostruzione dell'attacco è in S. Fossati Raiteri, *Il processo contro Rodrigo de Luna per l'atto di pirateria ai danni di una nave genovese nel 1414*, in *Atti del I Congresso Storico Liguria-Catalogna* ... cit., pp. 387-396; A. Unali, *Marinai* ... cit., pp. 121-122.

[100] *Ivi*, pp. 37-45.

issassero bandiere amiche per accostarsi alla vittima, neutralizzando manovre di difesa o di fuga. Talvolta, complice la «fortuna di mare» i viaggiatori erano spinti in porti di grande pericolosità: le coste monegasche, corse e sarde erano nella seconda metà del Trecento i porti del Tirreno dove si correvano maggiori rischi [101].

La scelta della preda per gli assalitori appare condizionata anche dalle richieste e dalle possibilità di assorbimento delle merci nei porti dove è consentita o è facilitata la vendita [102]. Si va dagli ambiti carichi provenienti dall'Oriente con spezie, preziosi e stoffe pregiate, a quelli di vettovaglie – soprattutto grani e vino – per rifornire città e territori assediati o con penuria cerealicola. Anche panni, lane, armi e armature, allume, frutta secca, schiavi e le stesse imbarcazioni trovavano sbocchi nelle piazze mediterranee. In qualche caso, come ci informano lettere della Compagnia Datini, quando non vi era l'interesse degli acquirenti per determinate merci o era difficoltoso l'assorbimento nelle piazze che non opponevano eccessive formalità alle vendite dei bottini, i corsari trascuravano la parte del carico difficile da smerciare [103]. Altre volte, soprattutto quando vi era la complicità delle autorità locali si procedeva ad una ridistribuzione su altre piazze. È il caso di un ricco carico di spezie, sostanze medicinali, sete e panni di diverse qualità di proprietà di mercanti genovesi, trasportate su una nave diretta in Liguria, dirottata ad Alghero nell'aprile del 1379. La nave era stata colta da una tempesta che le aveva spezzato l'albero maestro e danneggiato la velatura. Con la forza le navi armate algheresi la trainarono in porto dove il carico fu messo all'incanto. La maggior parte fu smistata dagli operatori commerciali verso importanti centri della

[101] Su un totale di 80 licenze del governatore di Maiorca il primo posto è occupato dalle barche e dai legni, seguiti dai rampini, dalle galeotte, dalle galere e da un isolato balaner. Barche erano quelle preferibilmente utilizzate in corsa dai valenzani. Il loro tonnellaggio variava al principio del XV secolo tra le 20 e le 100 tonnellate; il legno era intorno alle 50 tonnellate, ben poco davanti alle 130-250 tonnellate delle galere. Quindi fino alla metà del XV secolo per la corsa contro i musulmani si preferiscono imbarcazioni di modeste dimensioni. Dalla metà del XV secolo è attestato il prevalere di galere. M.D. López Pérez, *La Corona de Aragon* ... cit., pp. 624-626.

[102] È questo il ruolo di alcuni piccoli e grandi centri come Monaco, Bonifacio, Maiorca nel Mediterraneo occidentale o in determinati periodi dei porti del regno di Sardegna e di Sicilia. Per il caso sardo cfr. P.F. Simbula, *Pirati e corsari* ... cit.

[103] G. Bandini, *Lettere Datiniane pervenute dalla Sardegna*, in «Annali della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Cagliari», I (1959-60), pp. 195-211.

costa catalana, in cui quelle merci di grande valore erano richieste, mentre una città in guerra come Alghero era assetata soprattutto di viveri e prodotti di largo consumo [104].

A bordo, quando l'assalto si limitava alla rapina del carico, viaggiatori e mercanti nascondevano gli oggetti più preziosi; ma davanti alle torture o alle minuziose perquisizioni il più delle volte erano costretti a cedere. Inutilmente i marinai avvolgevano monete e preziosi in involucri che nascondevano dentro una botte o in qualche segreto nascondiglio [105]. Marco Polo, nel Milione, a questo proposito, racconta di un curioso sistema in uso nei lontani mari indiani:

> «Vi sono in questo reame [Gujerat, regno indù, India nord-occidentale] i maggiori corsari che si possino imaginare, perché vanno fuori con li suoi navilii e, come prendono alcuno mercante, subito li fanno bere un poco di acqua di mare mescolata con tamarindi, che li muove il corpo e fa andar da basso: e la causa è questa, perché li mercanti, vedendo venire i corsari, inghiottono le perle e g[i]oie che hanno per asconderle, e costoro gliele fanno uscir fuori del corpo» [106].

I danni non sempre erano solo materiali: marinai e membri dell'equipaggio venivano talvolta feriti o anche uccisi. Soprattutto quando non si voleva lasciare scomodi testimoni. Così accadde a una nave di pellegrini salpata da Marsiglia nell'aprile del 1400 diretta a Roma. Una galeotta e una galea, vicino a Civitavecchia la intercettarono, si impossessarono del carico (80 botti di vino) e tutti i passeggeri e l'equipaggio morirono, tranne due marinai che approfittando dell'assalto notturno si erano tuffati in mare. Cercare scampo a nuoto, soprattutto negli attacchi notturni, quando non si era eccessivamente lontani dalla costa era una soluzione: grotte e anfratti rocciosi offrivano un riparo dai dardi delle balestre e dalle lame delle spade [107].

Lo scenario che si delinea nel Mediterraneo basso-medievale è quello di un mare con molte insidie, dove l'uomo rappresenta in

[104] P.F. Simbula, *Corsari e pirati* ... cit., pp. 125-136.

[105] ACA, *Canc.*, Procesos, 119/7, cc. 12v-13v.

[106] M. Polo, *Il Milione*, a cura di A. Lanza, Pordenone 1991, pp. 228-29.

[107] Così trovò scampo nell'estate del 1377, parte dell'equipaggio di due legni barcellonesi attaccati da genovesi e monegaschi davanti alle Hyères che riuscirono a raggiungere a nuoto «receptacula vicinarum rupium et secreta lacibula cavernarum». ACA, *Canc.*, reg. 1488, cc. 54-56.

alcuni spazi il rischio maggiore. La normativa si sforza di arginare i pericoli e la stessa esperienza dei viaggiatori contribuisce a contenere il numero degli incidenti. E in effetti nel corso del XV secolo si avvertono i tangibili risultati della politica internazionale: la maggior parte delle controversie è incanalata sul piano diplomatico, le rappresaglie messe in atto dai privati tendono a ridursi e gli armamenti in corsa più rigidamente regolamentati appaiono esplicitamente motivati dalle guerre. Ma questo non sembra l'unico motivo della riuscita di questa politica.

Nel corso del XV secolo la Cristianità progressivamente individua il pericolo della navigazione non più in figure di avventurieri, di corsari, di marinerie più o meno aggressive, ma lo sovrappone a quello che sta nuovamente diventando nemico per eccellenza: l'Infedele.

Significativo è il percorso della memoria su un personaggio come Pedro de la Randa. Si trattava di un corsaro castigliano, vissuto a cavallo tra il XIV e il XV secolo, noto e temuto per le sue razzie in tutto il Mediterraneo. Per fermarlo erano state organizzate spedizioni navali, tra cui quella catalano-veneziana del 1409 contro Mitilene, base di partenza per i raid corsari di quegli anni [108]. A distanza di pochi decenni la sua terribile fama era stata dimenticata: era divenuto un martire della fede. È Pero Tafur intorno al 1437, nel suo viaggio «por diversas partes del mundo», a raccogliere al Cairo questa notizia e vedere la sua tomba, frequentata meta di pellegrinaggi dei cristiani che a lui si rivolgevano per ottenere grazie.

Durante una delle tante scorrerie Pero de la Randa fu catturato dai Mori. E qui si avvia quasi una *passio* che in nome della fede, dopo una condotta esemplare, lo porterà al martirio. Incatenato fu presentato al cospetto del sultano come colui che «tanto mal havia fecho a los Moros». Sottoposto ad un interrogatorio, il corsaro ebbe subito modo di mostrare la sua fierezza. Nel racconto è il campione della cristianità: da corsaro combatte con accanimento esclusivamente contro i Mori perché nemici della fede; rifiuta di abbracciare l'Islam in quanto i benefici materiali concessi dal sultano non avrebbero ricompensato il male che gli avrebbe comportato la perdita dell'anima. Una fermezza davanti alla quale il sultano si

[108] M.T. Ferrer i Mallol, *Una flotta catalana contro i corsari nel Levante (1406-1409)*, in *Oriente e Occidente tra Medioevo ed Età Moderna*, Studi in onore di Geo Pistarino, a cura di L. Balletto, Genova 1997, pp. 325-355.

piegò ammirato, chiedendogli di servirlo fedelmente e di combattere al suo fianco e promettendogli che mai gli avrebbe chiesto di impugnare le armi contro i cristiani. Durante la vita del suo protettore, Pero de La Randa si occupò delle comunità cristiane di quel regno dove a lungo godette di molti privilegi. Il nuovo sultano era però molto più intransigente del suo predecessore e convocatolo «mandole que renegase la fe e se tornase moro». Il rifiuto del corsaro portò inevitabilmente alla condanna. Decapitato pubblicamente, le sue spoglie furono raccolte dai cristiani e sepolte nella chiesa di Santa Marta: il suo atto eroico aveva cancellato in breve tempo la terribile fama che lo aveva accompagnato fino all'ultimo capitolo della sua vita in terra di Babilonia, al punto che gli si attribuì la capacità di compiere miracoli «e hoy faze milagros» [109]. Miracoli che certamente non ottenne chi ebbe la sfortuna di incrociare la sue navi quando correva il Mediterraneo.

Il racconto del Tafur introduce il sensibile mutamento di prospettiva del pericolo del viaggio in mare nel Mediterraneo. Dalla metà del Trecento la presenza turca sul mare si fa tangibile, per divenire nel corso del XV secolo la minaccia dell'Occidente. Rapidi colpi di mano e vittoriose campagne militari portano all'arretramento nell'Egeo, alla drammatica caduta di Costantinopoli e alle ondate di incursioni sulle coste dei paesi mediterranei. All'inarrestabile avanzata turca fa da contrappunto l'instabile politica dei regni nord africani nei quali, all'indomani della caduta di Granada confluiranno migliaia di mori cacciati dopo la conquista, andando ad infoltire gli uomini e gli armamenti disponibili per la corsa. Dietro lo scudo della guerra l'economia barbaresca si nutrì del fiorente mercato degli schiavi. La cristianità, nonostante le divisioni interne e le politiche talvolta ambigue, finì per individuare il pericolo del viaggio non più genericamente nei corsari e nei pirati ma nei Turchi e nei Mori, lasciando scivolare in piano secondario o episodico le paure di un tempo. Una novella del Bandello nella prima metà del Cinquecento descrive i rischi del viaggio affrontati da messer Marco Antonio Cavazza, ravvisati ormai non in figure indeterminate di avventurieri che saccheggiano ricchi carichi, ma nella paura di corsari come Dragut e della schiavitù, nel terrore della Mezzaluna che potente solca il Mediterraneo [110].

[109] PERO TAFUR, *Andanças y viajes por diversas partes del mundo avidos*, a cura di G. BELLINI, Roma 1986, pp. 111-116.

[110] M. CICCUTO (a cura di), *Novelle italiane. Il Cinquecento*, Milano 1982, pp. 244-255.

GENOVEFFA PALUMBO
Napoli

VIAGGI DELLE DONNE. ANNOTAZIONI PER UNA RICERCA DI LUNGA DURATA SULLE INSEGNE DI PELLEGRINAGGIO

1. Viaggi femminili. Le difficoltà di una ricerca

Il tema del viaggio femminile è certamente molto interessante e ricco: tra viaggi che le donne hanno realmente realizzato e viaggi che esse non hanno mai potuto e forse neanche voluto compiere, molti sono gli approcci che una tale ricerca può suggerire. Tra le tante tipologie di viaggio, inoltre, ve ne sono alcune che possiamo senz'altro ritenere più di altre praticate dalle donne, e soprattutto rientrano in questa categoria le varie forme di viaggio religioso e devozionale che chiamiamo pellegrinaggio, ed è perciò su quest'ultima tipologia che mi soffermerò qui brevemente.

Il pellegrinaggio, fin dai primi tempi del cristianesimo, ha probabilmente significato anche per le donne – come sembrerebbero provare, se non altro, le tante critiche che a questa forma di devozione erano rivolte – uno spazio di libertà [1]. Ma se numerose sono le fonti che testimoniano di un forte immaginario legato alla peregrinazione femminile, esistono anche tracce più concrete e tangibili, per così dire, di queste peregrinazioni? Esistono, soprattutto per quelle donne comuni e senza nome, per quelle pellegrine

[1] Sul viaggio femminile si vedano recentemente: A. VALERIO-M.L. SILVESTRE (a cura di), *Donne in viaggio. Viaggio religioso, politico, metaforico*, Roma-Bari 1999; A. DE CLEMENTI-M. STELLA (a cura di), *Viaggi di donne*, Napoli 1996; D. CORSI (a cura di), *Altrove. Viaggi di donne dall'antichità al Novecento*, Roma 1999. Sulle critiche che riguardavano sia i pericoli, per dir così, dell'anima, sia quelli del corpo, cfr. G. PALUMBO, *Giubileo Giubilei. Pellegrini e pellegrine, riti, santi, immagini per una storia dei sacri itinerari*, Roma 1999, p. 325 e sgg.; sulle donne pellegrine, *ivi*, p. 349 e sgg.; EADEM, *Peregrinazioni femminili e cristianesimo delle cose. Annotazioni sugli oggetti di pellegrinaggio in età moderna*, in Atti del Convegno su *Letteratura e drammaturgia dei pellegrinaggi* (Anagni, 10-12 settembre 1999), di prossima pubblicazione; più in generale A. BENVENUTI PAPI, *«In castro poenitentiae». Santità e società femminile nell'Italia medievale*, Roma 1990, pp. 285-286; N. OHLER, *Vita pericolosa dei pellegrini nel Medioevo. Sulle tracce degli uomini che viaggiavano nel nome di Dio*, trad. it. Casale Monferrato 1996 (ed.or. 1994), p. 35 e sgg., e p. 147.

mai assurte agli onori agiografici o mai incappate nei rigori della legge, prove documentarie, al di là di quelle statistiche, più o meno credibili, più o meno precise, che ci possono raccontare le forme e i modi di questi loro viaggi? Il problema diventa complesso soprattutto se ci chiediamo quali sono le fonti cui possiamo attingere per comprendere le forme concrete di questa pratica religiosa, e se esistono documenti che ci possano dire quali donne, in quali periodi storici e seguendo preferenzialmente quali percorsi si muovevano; fonti che ci possano far capire se esse si mettevano in viaggio insieme o camminavano da sole, se si facevano accompagnare da parenti maschi o preferivano invece altre donne, se lasciavano a casa i figli o li conducevano con sé, se esisteva insomma un modo "femminile" del peregrinare o se i comportamenti di uomini e donne non erano, da questo punto di vista, distinguibili.

Se molte e di varia natura sono le fonti che di questi viaggi femminili ci danno notizia, il quadro che possediamo è tuttavia ancora estremamente frammentario ed impreciso: non solo non abbiamo una mappa degli itinerari femminili più diffusi, ma non possiamo con certezza neppure dire se veramente siano esistiti itinerari più "femminili" che maschili [2] . Se poi ci chiediamo quali possano essere i documenti utili per ricostruire questi itinerari di pellegrinaggio che testimoniano innanzitutto che le donne pellegrine sono esistite, e in secondo luogo dove esse si sono recate, troviamo testimonianze varie e diversamente valutabili. Ci sono documenti coevi, una sorta di diari di viaggio, e ci sono documenti che riportano l'eco lontana, al di là dei secoli, di tali viaggi. Padri della Chiesa, cronache di santuari, scrittori di «curiosità», resoconti politico-diplomatici, scritti d'occasione, libri, persino, di medicina, ci raccontano dal Tardo Antico al XIX secolo di pellegrinaggi. Anche raccolte di miracoli o certificazioni di avvenuto pellegrinaggio esistenti presso molti santuari europei, se sono state qua e là analizzate, in molti luoghi rimangono certamente ancora in buona parte inesplorate.

Quale che sia il tipo di documenti cui si scelga di fare riferimento, non è certo difficile scoprire che le pellegrine non sono state una

[2] Per una prima ipotesi di localizzazione dei santuari che possiamo presumere frequentati dalle donne, anche se non siamo ancora in grado di precisare se esse vi si recassero in numero realmente superiore agli uomini, si veda la cartina in G. PALUMBO, *L'Europa delle reliquie. Donne alle tombe dei santi*, in A. VALERIO-M.L. SILVESTRE (a cura di), *Donne in viaggio* ... cit., p. 103.

rarità. In realtà la vera difficoltà non è nella scarsezza dei dati, ma nel fatto che queste fonti, in linea di massima, non sono divise per genere, e che quindi più che aiutarci a comporre un quadro preciso statisticamente e geograficamente sui pellegrinaggi femminili, testimoniano solo genericamente dell'esistenza di tali pellegrinaggi. Il vero lavoro che il rinnovato sguardo di genere impone è quello di riconsiderare tutto l'insieme della documentazione alla luce di questo interesse "al femminile".

Una fonte dove un'analisi di genere può essere più facilmente iniziata, pur con tutte le precauzioni di cui ogni ricerca di questo tipo deve tener conto, è quella relativa alle così dette fonti iconografiche: sono infatti assai interessanti le immagini delle pellegrine che ritroviamo nei posti più diversi. Dai bassorilievi agli affreschi delle cattedrali, dalle miniature di preziosi codici alle xilografie, dalle tele di celebri pittori alle sculture lignee di cori nelle chiese, numerose immagini di pellegrini e di pellegrine testimoniano anche la dimensione sociale di questo fenomeno soprattutto a partire dal basso medioevo.

Tralasciando, per il momento, altre e più specifiche domande volte a scoprire se sia esistito un elemento più tipicamente femminile che possa aver caratterizzato i pellegrinaggi che le donne hanno nei secoli compiuto, si cercherà qui innanzitutto di comprendere più in generale se le fonti cosiddette "iconografiche", e soprattutto quelle tra esse che hanno un riscontro documentario di altro tipo, possono realmente aiutarci a comprendere qualcosa di più preciso intorno al fenomeno della peregrinazione femminile. Ci chiederemo, inoltre, come da una semplice immagine si possa comprendere se un viaggiatore o, nel nostro caso, una viaggiatrice sia in realtà una pellegrina, e dove ella si rechi.

Molte testimonianze iconografiche mostrano le donne recarsi in pellegrinaggio a Roma, a Santiago di Compostella, a San Nicola di Bari o ad uno dei numerosissimi santuari francesi ove erano le più celebri raccolte di reliquie che, soprattutto dopo la quarta crociata, avevano cominciato ad arricchire l'Occidente. E le immagini di queste pellegrine, in viaggio da sole o con la famiglia, giovani o anziane, che si appoggiano al bastone e recano sul cappello un'insegna e che portano anche talvolta tra le mani un qualche oggetto, davvero non si contano.

Tra le mete di pellegrinaggio non poche erano quelle che godevano di una grande fama proprio per alcuni «oggetti sacri» che erano considerati utili per la cura di malattie delle donne o di

situazioni comunque legate alla gravidanza e al parto. Molto amati dalle donne erano quei santuari mariani che cominciarono a diffondersi in Europa parallelamente al culto e alle icone della Madonna dai primi anni del XIII secolo. Essi conservavano soprattutto alcune reliquie che si volevano lasciate sulla terra dalla Madonna prima di essere assunta in cielo [3]. Tra le reliquie che erano più venerate perché godevano fama di far partorire senza dolore, c'erano però anche oggetti non legati né alla Madonna, né a sante donne, ma di genere decisamente maschile, come la famosa reliquia della circoncisione di Gesù. E il possesso di quest'oggetto fece, come si sa, di Charroux, abbazia presso Poitiers dove alcuni la volevano conservata, una meta assai frequentata di pellegrinaggi femminili. Una leggenda collegava anche questa, come molte altre celebri reliquie, a Carlomagno: si voleva che un angelo a Gerusalemme l'avesse donata al sovrano e che questi l'avesse poi portata ad Aquisgrana. Era stato Carlo il Calvo a recarla a Charroux. Altre tradizioni, com'è noto, la volevano fino al 1527 nel *Sancta Sanctorum* di Roma, trafugata in occasione del sacco della città e poi recuperata per merito di alcune donne [4].

Naturalmente per una reale individuazione dei pellegrinaggi "femminili" è molto importante tener conto di tutti quei santuari che erano dedicati, oltre che alle malattie delle donne, anche a quelle dei bambini, tra i quali ad esempio i celebri santuari «à répit», che, come si voleva, restituivano per qualche istante il respiro a bambini morti senza battesimo, per consentire ai genitori di battezzarli. Anche se non abbiamo ancora elementi sicuri per stabilire che realmente questi luoghi fossero frequentati dalle madri più che dai padri (o da entrambi in egual misura), forse possiamo ipotizzare una certa prevalenza femminile. Così le fonti conservate in tutti i luoghi dedicati ai guaritori delle malattie

[3] La diffusione su vasta scala delle immagini della Madonna può essere datata agli inizi del XIII secolo, dopo la grande ondata di reliquie e immagini che giunsero in Occidente con la caduta di Costantinopoli durante la quarta crociata (1204).

[4] Su queste reliquie si veda soprattutto J. FERRANDI, *Disquisitio reliquiaria: sive de suspicienda, et suspecta earumdem numero Reliquiarum* ..., Lugduni, sumptibus L. Anisson e soc., 1647. p. 12 e sgg.; sulla reliquia della circoncisione conservata a Charroux, e su quella che si voleva invece conservata a Roma si vedano le essenziali notizie in F. MOLTENI, *Memoria Christi. Reliquie di Terrasanta in Occidente*, Firenze 1996, pp. 26-27; A. CHASTEL, *Il sacco di Roma del 1527*, trad.it. Torino 1983, p. 82; G. PALUMBO, *I giubilei del Cinquecento tra Riforma e Controriforma*, in *La storia dei giubilei*, Firenze 1999, II, p. 218.

infantili, ed in particolare delle convulsioni, dovrebbero essere esplorate [5].

2. Le insegne di pellegrinaggio: una traccia che giunge fino all'Ottocento

Per tentare di rispondere, dunque, ad alcune di queste questioni si faranno alcune osservazioni su un tipo specifico di fonti che presenta un grande interesse per la ricchezza e la varietà degli approcci che consente: il mondo di quegli oggetti della devozione che maggiormente erano legati ai pellegrinaggi. La varietà di questi oggetti è infatti molto interessante, e si potrebbero riconsiderare, in una rinnovata ottica di genere, sia le varie notizie che si hanno relative agli abiti e agli ornamenti di pellegrini e pellegrine, e insomma a ciò che in varie maniere era utilizzato durante il pellegrinaggio, sia la ricca documentazione relativa agli oggetti esistenti presso i santuari, compresi quelli donati dagli stessi pellegrini [6]. In queste annotazioni mi riferirò tuttavia in particolar modo a quegli oggetti che possono donarci più informazioni relativamente alle geografia degli itinerari sacri: le cosiddette insegne di pellegrinaggio [7].

[5] Luogo certamente frequentato per quest'ultimo problema di salute infantile era, ma gli esempi dovrebbero moltiplicarsi, Cornelimünster, dove si venerava uno dei santi più noti invocato per le convulsioni, san Cornelio papa, martire a Roma nel 252, invocato anche contro l'epilessia, la cui festa ricorre il 14 settembre.

[6] Oltre ad insegne di vario tipo e reliquie che col passare del tempo vanno sempre più somigliando ai nostri *souvenirs*, anche altri oggetti più specificamente legati alla dimensione del camminare ci ricordano i viaggi delle donne: preziosi erano ritenuti, per fare solo un esempio tra i tanti, tutti i bastoni delle sante pellegrine e anche quei bastoni che santa Teresa aveva usato nei numerosi spostamenti della sua vita: da Avila a Valladolid a Toledo e a Pastrana, città, quest'ultima, dove aveva fondato nel 1569 il suo secondo convento maschile e dove molti di quei bastoni sono ancora oggi conservati.

[7] Sulle insegne cfr. BAV, *Arch. S. Petri* H. 3, t. I, f. 95r e v, ove si può trovare la regolamentazione della materia fin dall'Epistola 281 di Innocenzo III; vi si parla di insegne di piombo o di stagno e del reddito «non piccolo» che proveniva dalla loro vendita. Alcune di esse con l'immagine della Veronica e con quelle degli apostoli si possono vedere nel Museo Vaticano; romei portavano anche, come contrassegno, particolari scapolari; fu soprattutto dal '200 che si diffuse l'insegna con la Veronica; cfr. anche P. CANNATA, *Divisa e insegne del romeo*, in M. FAGIOLO-M.L. MADONNA (a cura di), *Roma 1300-1875. L'arte degli anni santi*, Milano 1984, pp. 46-54; K. KÖSTER, *Religiöse Medaillen und Wallfahrts-Devotionalien in der Flämischen Buchmalerei des 15. und frühen 16. Jahrhunderts*, in *Buch und Welt*, Wiesbaden 1965, pp. 459-505

Esistevano, infatti, molti tipi di insegne di pellegrinaggio, ognuno dei quali indicava una precisa meta. Se le più comuni erano le conchiglie, in origine simbolo di Santiago di Compostella e successivamente simbolo generico di pellegrinaggio, diffusissime erano anche tutte le insegne di piombo che avevano tipologie specifiche per ogni santuario. L'insegna più celebre che indicava il pellegrinaggio a Roma era di stoffa: la Veronica [8].

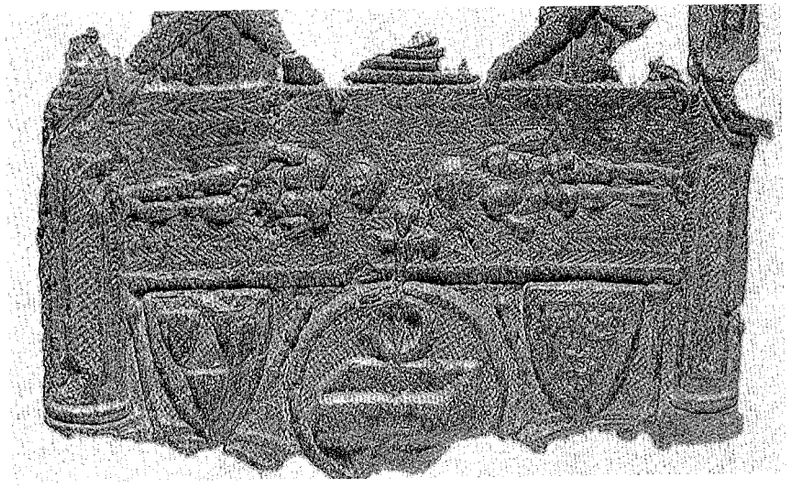
Una delle prove più interessanti che le raffigurazioni ci offrono del modo in cui pellegrini e pellegrine segnalavano il santuario oggetto della loro devozione è costituita proprio da queste insegne, perché, come si sa, intorno al XII-XIII secolo tra coloro che effettuavano un pellegrinaggio si affermò l'abitudine che durerà, in forme diverse, fino al XIX secolo, di portare vari contrassegni che apertamente dichiaravano, da un lato, il loro status di pellegrini, dall'altro qual era la meta del loro viaggio. In un primo tempo le insegne furono anche usate come una vera e propria prova che testimoniava, anche in sede eventualmente giudiziaria, che essi avevano compiuto un pellegrinaggio; poi, anche in seguito ad un'inflazione di questi contrassegni, si diffonderanno altri sistemi di certificazione [9]. E dell'esistenza di questi contrassegni, come delle diverse tipologie iconografiche relative ai vari luoghi di culto, abbiamo numerosi riscontri. Persino della tanto discussa Sindone di Torino abbiamo una raffigurazione in un'insegna di pellegrinaggio (fig. 1) [10]. Per rendersi conto della reale entità del fenomeno, si pensi che solo a Einsiedeln, nel settembre del 1466, in occasione

(con molte, preziose riproduzioni), ma soprattutto si vedano D. BRUNA, *Enseignes de pèlerinage et enseignes profanes*, Paris 1996, cfr. K. KÖSTER, *Insignes de pèlerins et objets de dévotion*, in *Rhin-Meuse, art et civilisation, 800-1400*, Cologne-Bruxelles 1972; IDEM, *Pilgerzeichen-Studien. Neue Beiträge zur Kenntnis eines mittelalterlichen Massenartikels und seiner Überlieferungsformen*, in *Bibliotheca docet. Festgabe für Carl Wehmer*, Amsterdam 1963. Anche se già intorno al XVI le insegne di pellegrinaggio cominciarono a decadere, numerosissime immagini ci mostrano ancora nell'Ottocento pellegrini e pellegrine che esibiscono varie insegne che indicano le più varie provenienze.

[8] Oltre alle insegne della Veronica ce n'erano altre che indicavano il pellegrinaggio a Roma come le chiavi decussate e le teste di san Pietro e di san Paolo. Una bella insegna di pellegrinaggio di stoffa con l'immagine della Veronica del XV secolo si può vedere a Parigi, alla Bibliothèque de l'Arsenal; cfr. D. BRUNA, *Enseignes de pèlerinage* ... cit., p. 17.

[9] K. KÖSTER, *Insignes de pèlerins et objets de dévotion* ... cit., p. 147.

[10] Su questa insegna cfr. D. BRUNA, *Enseignes de pèlerinage* ... cit., p. 61; cfr. anche A. LOMBATTI, *Il Graal e la Sindone*, Milano 1998, fig. 4.



1. *Insegna (della Sindone) della chiesa di Lirey*, XIV secolo (tra il 1353 e il 1357-58)

della consacrazione della Cappella degli Angeli, furono vendute 130.000 insegne metalliche per i pellegrini [11].

Oltre che su più specifici problemi relativi ai singoli pellegrinaggi, con l'aiuto anche di questo tipo di documentazione, si potrebbe, dunque, indagare sul più generale sistema della peregrinazione e tentare di vedere come esso cambia, se cambia, secondo il tempo, secondo i luoghi e persino secondo il genere. Esistono, ad esempio, numerose immagini che sembrano alludere anche a circuiti internazionali, a grandi distanze che i pellegrini percorrevano; varie raffigurazioni mostrano pellegrine e pellegrini che esibendo sul cappello un certo numero di insegne, sembrano mostrare, con l'indicazione di diverse mete, un vero e proprio itinerario, un percorso che riassume e sintetizza tutte le chiese da loro visitate durante la vita; altre immagini sembrano poi indicare una sorta di rete santuariale cui si dirigevano assai probabilmente più le donne che gli uomini [12]. Studiando insom-

[11] N. OHLER, *Vita pericolosa* ... cit., p. 264. Numerose notizie anche nel bel catalogo sul pellegrinaggio senza confini del Museo Nazionale Bavarese di Monaco: *Wallfahrt kennt keine Grenzen*, a cura di L. KRISS-RETTENBECK-G. MÖHLER, München-Zürich 1984, 2 voll.

[12] Da quest'ultimo punto di vista sembrerebbe, ad esempio, che le donne compiano percorsi meno variegati, e che le loro mete – ma è naturalmente solo un'ipotesi – siano più specifiche e ripetitive.

2. Pellegrino che mostra sul cappello un ricco itinerario di pellegrinaggio, particolare da TIBERIO DIOTALLEVI DI ASSISI, *San Francesco proclama l'Indulgenza della Porziuncola*, Assisi, Cappella delle Rose, Santa Maria degli Angeli, affresco, 1506-1516

ma, in questi casi, non solo la tipologia isolata di ogni singolo santuario, ma l'intero percorso compiuto dal pellegrino durante la sua vita, sarebbe forse possibile anche scoprire insospettate relazioni tra luoghi sacri anche distanti tra loro (fig. 2).

Che queste raffigurazioni possano indicare del resto reali circuiti di pellegrinaggio, lo mostrano quei casi in cui un possibile incrocio tra le fonti pare davvero confermare non solo, per così dire, l'esattezza della citazione iconografica, ma anche l'ordine del raggiungimento delle diverse mete della peregrinazione. È questo ad esempio il caso di santa Brigida, che in un'incisione boema della fine del Quattrocento, esibendo sul cappello le immagini di una conchiglia, di una chiesa gotica e di tre piccole palle, insegne di pellegrinaggio rispettivamente di Compostella, Colonia e Bari, non solo mostra tre pellegrinaggi realmente da lei compiuti, come sappiamo dai suoi stessi scritti,

ma indica altresì l'ordine preciso con cui ella nella sua vita li ha effettuati [13].

A questo punto, tuttavia, occorrerà chiedersi: oltre a raffigurazioni di questo tipo, esistono anche immagini che ci permettono dei confronti più precisi, facendoci scendere, per così dire, dal campo generale e astratto delle raffigurazioni a quello più particolare e concreto delle ipotesi sui percorsi effettivamente compiuti da quelle persone delle quali non possediamo altre notizie?

Probabilmente le insegne sulle quali sarebbe utile approfondire l'indagine sono quelle che sono rappresentate con ogni precisione in varie raffigurazioni cinquecentesche, nell'epoca, vale a dire, che assiste ad una delle più importanti trasformazioni della peregrinazione. Ma soprattutto, alcune di queste insegne, che affreschi e incisioni ci hanno mostrato, si vanno poi effettivamente recuperando con pazienti e minuziose ricerche sul campo cominciate nel secolo scorso. In casi come questi la documentazione iconografica, confortata da riscontri di tipo archeologico, può risultare preziosa. Un grande aiuto può essere quello che ci viene dalle insegne metalliche raccolte sul fondo dei fiumi, ritrovate nelle tombe di pellegrine e pellegrini morti durante il viaggio, o trovate fuse nel bronzo delle campane come nelle vasche battesimali [14]. Una ricerca in questo senso è da tempo avviata per gli itinerari di pellegrinaggio francesi, ma anche per altri percorsi le suggestioni non mancano. In questo contesto, porsi degli interrogativi sugli itinerari più battuti dalle donne dalla fine del medioevo fino al Settecento o, in certi casi, anche oltre, può davvero aiutare la ricerca a riformulare molte sue ipotesi interpretative.

Ma in che modo fonti di questo tipo ci possono aiutare a trovare risposte più precise sul tema dei viaggi delle donne? In realtà l'aiuto

[13] Su questa incisione e sui tre pellegrinaggi, di cui ci parlano le *Revelationes*, cfr. G. PALUMBO, *Giubileo* ... cit., fig. 56. Verso Santiago di Compostella, ad esempio, dove la stessa Brigida volle recarsi, le donne si indirizzavano numerose da vari paesi europei. In realtà Brigida si recò a Compostella prima della morte del marito, facendosi accompagnare proprio da lui in occasione di un suo anniversario di matrimonio; cfr. I. CECCHETTI, *Brigida*, in *Bibliothecasanctorum*, s.v. Che l'iconografia tendesse a rappresentare Brigida come una pellegrina più che come una principessa in viaggio, lo si vede dalle molte immagini che la rappresentano con i contrassegni di pellegrinaggio: bastone, bisaccia, cappello con insegne etc.

[14] Sulle insegne fuse nel bronzo delle campane o ritrovate in altri oggetti sacri, cfr. K. KÖSTER, *Insignes de pèlerins et objets de dévotion* ... cit.; si veda anche G. PALUMBO, *Peregrinazioni femminili* ... cit.

può essere di due tipi: da un lato, il luogo del ritrovamento ci fornisce indicazioni preziose sulla probabile località di provenienza del pellegrino o della pellegrina, rendendo anche possibili comparazioni preziose, dall'altro il tipo di insegna indica, sovente con estrema chiarezza, la meta del viaggio: una cattedrale con i Magi in adorazione davanti a Gesù Bambino indicherà chiaramente Colonia, una tunica la città di Treviri, una statua della Madonna su una barca, quella di Boulogne-sur-Mer e così via. Un'indagine allargata di questo tipo, ognuno lo comprende, può dirci molto sulle mete privilegiate dell'uno o dell'atro sesso. Mettendo insieme questi dati potrebbero essere formulate anche solo in prima istanza ipotesi molto interessanti, non solo sulle mete "più femminili", ma anche, ad esempio, sia sulla lunghezza media dei pellegrinaggi, sia sulla frequenza con cui potevano essere presumibilmente visitate le varie mete indicate dalle insegne. Altre indicazioni importanti potrebbero venire, quando l'insegna presenta due diverse facce, dall'esame di entrambe: se una medaglia con una Veronica su un solo lato indicherà con ogni probabilità una meta romana, una medaglia che mostra da un lato una Veronica e da un altro un santuario francese, andrà riferita senz'altro a quest'ultimo [15].

Tra le insegne i cui ritrovamenti sembrano poter dischiudere un campo per tanti aspetti insospettato alla ricerca, ce ne sono alcune i cui modelli possiamo facilmente ritrovare nella pittura del Cinquecento o anche del secolo precedente. In un dipinto di fine '400 che rappresenta *Sant'Anna e san Gioacchino che fanno l'elemosina ad alcuni pellegrini*, ad esempio, si distingue chiaramente un'insegna raffigurata sul cappello della pellegrina, in mezzo a due conchiglie (fig. 3) [16].

E proprio varie insegne simili a questa sono state realmente trovate ancora sepolte sotto un lieve strato di sabbia. Nel Museo di

[15] Sappiamo, infatti, che anche in Francia, a Laon, a nord-ovest di Reims, questa reliquia, che era stata inviata nel 1249 da Urbano IV e che con le sue misteriose iscrizioni aveva suscitato le più varie interpretazioni, attirava folle numerose, non solo di pellegrini, ma anche di pellegrine. L'insegna della Veronica di Laon, ad indicare quanto questo pellegrinaggio rispondesse a logiche cultuali diverse da quelle romane, aveva sul retro un'immagine di Notre-Dame-de-Liesse; cfr. COLLIN DE PLANCY-J.A. SIMON, *Dizionario delle reliquie e delle immagini miracolose*, trad.it. parziale, Roma 1982 (ed.or. 1821-22), pp. 217-218. Su questa reliquia cfr. E. JOSI, *Laon*, in *Enciclopedia cattolica*, VII, Città del Vaticano 1951, coll. 904-905.

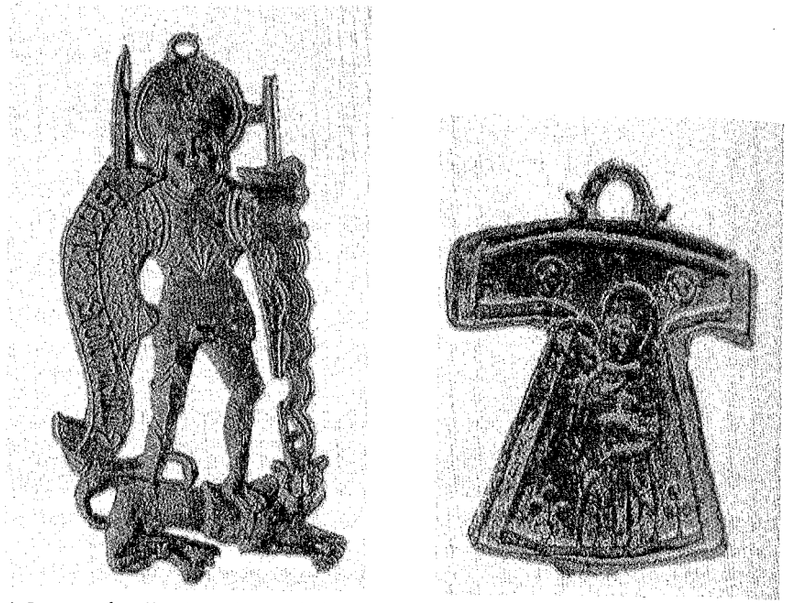
[16] Il dipinto attribuito a un maestro fiammingo, e datato 1490, si trova all' Historisches Museum di Francoforte sul Meno.

3. *Pellegrina che porta sul cappello due conchiglie e un'insegna di pellegrinaggio al santuario di Sant'Adriano di Grammont (Belgio)*, particolare da MAESTRO FIAMMINGO, *Sant'Anna e san Gioacchino che fanno l'elemosina ad alcuni pellegrini (1490 ca.)*, Francoforte sul Meno, Historisches Museum

Cluny possiamo appunto vedere un'insegna simile a quella portata dalla pellegrina del dipinto fiammingo, e che possiamo con una certa sicurezza datare tra la fine del Quattrocento e l'inizio del Cinquecento (fig. 4). Sul bordo sinistro un listello precisa che il santo raffigurato è sant'Adriano. Egli è rappresentato con il nimbo, vestito di un'armatura e di un casco, sulle sue spalle ci sono gli strumenti del martirio, ai suoi piedi un leone. Dal XII secolo si era diffusa la notizia che l'abbazia benedettina di Grammont possedeva le reliquie di sant'Adriano [17]. Verso questo santuario si dirigeranno numerosissimi pellegrini e pellegrine. Van Beuningen et Koldeweij hanno ritrovato quasi duecento insegne che provenivano da questa abbazia [18]. Naturalmente non sappiamo quanti di questi oggetti siano realmente stati portati da donne, come sembra mostrare il

[17] Adriano era un ufficiale dell'imperatore Massimiano che, convertitosi al cristianesimo, fu martirizzato. La leggenda dice che la sua testa fu schiacciata con vari colpi di martello. L'abbazia di Grammont (Belgio), ne possedeva le reliquie dal 1175. Ruolo importante nella sua conversione ebbe la moglie.

[18] Le insegne identificate sono per l'esattezza 199; cfr. D. BRUNA, *Enseignes* ... cit., p. 119.



4. *Insegna di pellegrinaggio Sant'Adriano di Grammont*, ultimo quarto del XV secolo-primo quarto del XVI, piombo e stagno, altezza 69, inscrizione: "SA[N]CTUS ADRIAN[US]". Questa piccola insegna è stata trovata a Parigi, nella Senna
5. *L'inconsutile Tunica di Cristo conservata a Argenteuil*, insegna di pellegrinaggio in piombo e stagno, fine XV-inizio XVI secolo (retro). L'insegna, che davanti porta impresso il disegno della croce, e sul retro quello della Madonna col bambino, bene mostra l'unione, sotto il segno dell'indumento di Cristo, dei simboli della Madonna, di Cristo bambino e adulto, della morte e della vita

nostro dipinto; ciò che per il momento si può dire è solo che probabilmente qualche elemento nella tradizione agiografica del santo può aver contribuito ad una coloritura anche femminile di questo pellegrinaggio.

3. Modi e forme del coinvolgimento femminile nell'avventura della peregrinazione. La venditrice di insegne di Amiens

Altre cose che, più in generale, possiamo dire, è che tra queste insegne, quelle che segnalavano itinerari di pellegrinaggio molto frequentati dalle donne, erano soprattutto quelle che si riferivano ad oggetti della devozione dove le donne avevano avuto, in qualche

maniera, un ruolo significativo. Uno dei più noti di questi oggetti di devozione, ed è questo un esempio sulla cui immagine-insegna sarebbe fondamentale approfondire l'indagine, era la Tunica di Cristo, la famosa inconsutile Tunica, quella che, essendo senza cuciture, non era stato possibile spartire tra i soldati alla morte di Gesù, e che era stata perciò estratta a sorte andando incontro, col passare del tempo, ad un'interminabile serie di avventure [19]. Tra le varie chiese che pretendevano di possederla, quella che attirava più folle di pellegrini e pellegrine era quella di Argenteuil, e la riproduzione di questo indumento prezioso era esibita dagli uomini e dalle donne che si recavano presso quel santuario come un'insegna di pellegrinaggio (fig. 5). Le donne, in particolare, amavano questa Tunica che, così si voleva, la Madonna stessa aveva tessuto e che, come una sorta di reliquia vivente, si era adattata sul corpo di Cristo crescendo con lui man mano che passavano gli anni. L'insegna stessa, mostrando da un lato l'immagine di Cristo dall'altra quella della Madonna, ben lasciava comprendere come la Tunica, legata ad un simbolismo assai dilatato nel tempo, fosse anche intrecciata ad un immaginario femminile particolarmente diffuso.

I nuclei narrativi leggendari che un oggetto come questo riusciva ad evocare erano strettamente legati alle più antiche e tenaci tradizioni del cristianesimo. Alcuni volevano infatti che la Tunica, recuperata da Elena insieme con la croce e conservata a Bisanzio fino all'epoca carolingia, fosse stata donata poi a Carlomagno insieme con la camicia della Vergine. L'imperatore, mostrando di cogliere i sottili legami simbolici di questo indumento "femminile", ne aveva fatto oggetto di dono al santuario di Argenteuil in occasione della vestizione di una delle sue figlie. A testimoniare la diffusione di questo pellegrinaggio, sei insegne di questo tipo sono state recuperate nella Senna [20].

Ciò che, infatti, più sembrava attirare i pellegrini e, forse, soprattutto le pellegrine erano proprio le due vesti più celebri di tutti i tempi, quella nota appunto come Tunica di Cristo e la veste della Madonna, presente in infinite varianti, come Velo, Camicia, Tunica, tutte utilissime soprattutto per proteggere gravidenza e parto. Tali indumenti erano considerati preziosi soprattutto per-

[19] Per alcuni interessanti spunti in proposito si veda il sempre utilissimo A. GRAF, *Roma nella memoria e nelle immaginazioni del medioevo*, Torino 1882, 2 voll.
[20] D. BRUNA, *Enseignes* ... cit., pp. 58-60.

ché, avendo ricoperto per lungo tempo i due corpi santi più importanti del cristianesimo, erano ritenuti dotati in sommo grado di qualità taumaturgiche e protettive. Persino il semplice lembo della veste di Cristo che la donna che soffriva da dodici anni di emorragia aveva toccato (*Mt*, 9,20-22; *Mc*, 5,25-34) guarendo era conservato a Colonia, e le donne che soffrivano per perdite di sangue come la donna del Vangelo cercavano di guarire bevendo un po' di vino nel quale era stato immerso quel lembo di stoffa [21]. Preziosa come la Tunica di Cristo era naturalmente anche la veste della Madonna che si voleva conservata in vari celebri luoghi tra cui le famose chiese di Aix-la-Chapelle e Chartres [22]. In un certo senso si potrebbe dire che queste vesti, cui erano legate mete delle peregrinazioni tra le più praticate per secoli, siano state di quelle reliquie per le quali più interessante appare la dimensione femminile. Le vesti della Madonna traevano la loro forza di protezione della gravidanza dal fatto che le si credeva non solo portate dalla Vergine, ma indossate nel momento in cui la più miracolosa delle gravidanze si era rivelata: l'Annunciazione [23].

Se delle donne che dopo la morte furono innalzate alla gloria degli altari non si contano, per tutta la storia del cristianesimo, le

[21] Su queste reliquie si vedano almeno J. FERRANDI, *Disquisitio* ... cit., p. 35 e sgg., p. 84 e sgg.; p. 492 e sgg. (sui pellegrinaggi suscitati dalle reliquie), e COLLIN DE PLANCY-J.A. SIMON, *Dizionario* ... cit., p. 125 (sul lembo della veste di Cristo).

[22] Si veda il *Cartulaire de Notre-Dame de Chartres, Documents inédits de France*, pubblicato da E. DE LÉPINOIS-L. MERLET, Chartres 1862-1865, 3 voll. Molto utile anche J. FERRANDI, *Disquisitio* ... cit., p. 133 e sgg.; cfr. infine COLLIN DE PLANCY, *Dizionario* ... cit., p. 97 e sgg. e, recentemente, F. MOLTENI, *Memoria* ... cit., p. 102. Per Aix-la-Chapelle, celebre soprattutto per le reliquie imperiali, cfr. anche G. PALUMBO, *Peregrinazioni femminili* ... cit.

[23] Se tutte le vesti della Madonna si diceva che fossero rimaste nel sepolcro nel momento della sua assunzione in cielo, lunga, invece, ed in bilico tra ebraismo e cristianesimo, – come del resto la stessa identità della Madre di Dio – era la storia di questa veste sacra. La reliquia si voleva donata dalla stessa Madonna ad una donna ebrea che l'aveva conservata in una devozione privata. Passata poi in mani cristiane era stata portata, come moltissime altre reliquie, a Costantinopoli dove il suo culto, ufficializzato, era divenuto non solo pubblico, ma "politico". Donata infine a Carlomagno, era stata da quest'ultimo portata in Europa e deposta nella chiesa di Aix-la-Chapelle. Su queste vesti la tradizione più nota era quella di IACOPO DA VARAZZE, *Legenda* ... cit., p. 638; cfr. anche G. GHARIB, *Le icone mariane, Storia e culto*, Roma 1988, pp. 39-40. Alcune fonti che narrano dell'invio da Costantinopoli, dopo la quarta crociata, di vesti della Madonna si possono trovare in P.E. RIANT DIDIER, *Des dépouilles religieuses enlevées à Costantinople* ..., Paris 1875, p. 194 e sgg.

tracce che ricordano le visite compiute a celebri e meno celebri santuari, delle donne, invece, comuni è certamente più difficile ricostruire non solo gli itinerari della peregrinazione, ma anche i modi, talvolta diversi dal vero e proprio mettersi in viaggio, con cui esse hanno partecipato a questa devozione del peregrinare [24]. Ed è proprio per questi casi che una ricerca come quella relativa alle insegne di pellegrinaggio può risultare certamente utile. Soprattutto, un'analisi di questo tipo può aiutare a cogliere qualche altra maniera in cui le donne potevano essere coinvolte in questo grande "affare" dei viaggi religiosi.

Infatti il coinvolgimento femminile nella dimensione del viaggio che simili oggetti evocano, e questo è un particolare estremamente interessante, va al di là della stessa dimensione religiosa. Le donne non solo viaggiavano come pellegrine, compravano ed esibivano insegne di pellegrinaggio, ma costruivano e vendevano anche questi oggetti. Alcune testimonianze veramente interessanti non lasciano dubbi in proposito e qualche immagine ci mostra anche una di queste venditrici di insegne all'opera: dagli stalli della cattedrale di Amiens una piccola scultura in legno mostra una donna che ha in mano uno strano oggetto che sembra offrire ai passanti (fig. 6).

Creduta in passato l'immagine di una ricamatrice o di una pittrice intenta a vendere i ritratti che aveva appena dipinto, la donna di Amiens è invece uno di quei personaggi la cui attività era profondamente connessa al mondo dei pellegrinaggi: una venditrice che mostra delle matrici di insegne di pellegrinaggio su una sorta di piccolo dittico [25]. Non solo si è dunque scoperto il tipo di lavoro che la donna faceva, ma si è anche riusciti a comprendere perché essa è rappresentata proprio ad Amiens. La donna propone all'attenzione dei passanti proprio "l'attrazione" maggiore, per così dire della città francese, la reliquia più preziosa della sua cattedrale, quell'oggetto che tutti i pellegrini volevano vedere: la testa di san Giovanni Battista poggiata ancora sul quel piatto che era stato mostrato a Salomè. Era quella una reliquia del precursore di Cristo,

[24] Qualche osservazione sui documenti che possono contribuire a scoprire questi diversi modi della partecipazione femminile al pellegrinaggio, come ad esempio i testamenti, si può vedere in G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella. Il pellegrinaggio medievale*, Siena 1998.

[25] Cfr. D. BRUNA, *La marchande d'enseignes de pèlerinage des stalles de la cathédrale d'Amiens*, in «Bulletin de la Société nationale des Antiquaires de France», (1994), pp. 199-206; per un'immagine simile cfr. K. KÖSTER, *Pilgerzeichen-Studien* ... cit., p. 86.

6. *La venditrice di insegne di pellegrinaggio*, stalli del coro della cattedrale di Amiens, inizio del XVI secolo
7. *Spazzatura della Santa Casa*

del santo forse più popolare tra tutti, del quale si festeggiava non solo la morte, come per i santi comuni, ma anche la nascita. Era infatti proprio in occasione della nascita di san Giovanni, il ventiquattro giugno, che la reliquia era mostrata ad Amiens per tre giorni alla folla; numerose insegne raffiguravano la reliquia nel momento dell'ostensione [26]. Non sappiamo naturalmente quante di queste insegne la donna di Amiens sia riuscita a vendere, sappiamo però con certezza che il suo doveva essere un commercio fiorente: anche della piccola insegna del sacro piatto di Amiens sono stati trovati, nella sabbia della Senna, molti esemplari [27].

4. Sacchetti, specchietti, tatuaggi: possedere è ricordare

Queste insegne, vendute nei santuari, come si è visto anche da donne, e la cui sacralità poteva persino essere diffusa dal suono delle campane, prima di essere gettate nei fiumi, sono state anche utilizzate nei modi più diversi proprio dalle donne [28]. La diffusione

[26] Non solo la testa di san Giovanni Battista ma anche il piatto sul quale essa fu posta, si voleva conservato appunto nella cattedrale di Amiens.

[27] D. Bruna, *Enseignes* ... cit., p. 157 c sgg.

[28] Per alcune ipotesi di utilizzo nella quotidianità della vita di questi contrassegni di pellegrinaggio cfr. K. Köster, *Insignes de pèlerins* ... cit. Si vedano anche le

piuttosto ristretta di un gran numero di questi oggetti, inoltre, e questa è forse una delle acquisizioni più significative che dall'analisi anche di questo tipo di fonti possiamo trarre, sembra costringerci a rivedere un po' i nostri giudizi sui lunghi pellegrinaggi tipici del medioevo. Se è vero, insomma, che la maggior parte delle insegne ritrovate a Parigi nella Senna indicava come mete santuari dell'Ile-de-France e della Piccardia, questo può voler dire che l'importanza dei percorsi brevi è stata, nell'economia generale dei pellegrinaggi, probabilmente più grande di quanto si potesse immaginare, almeno per l'epoca cui risalgono molti di questi contrassegni.

In alcuni posti, infine, non sappiamo bene per quale ragione, si affermarono tipi, per così dire, di insegne-ricordo di tutt'altra natura. A Loreto, ad esempio, molti si facevano incidere sul corpo un tatuaggio con l'immagine della Santa Casa [29]. Altri e, a quanto sembra soprattutto altre donne, portavano, invece addosso, a mo' di insegna, piccoli sacchetti di stoffa nei quali avevano racchiuso un po' di polvere di quella Casa della Madonna. Anche le regine che visitarono quel luogo si chinarono devote a raccoglierne la polvere. In tempi più recenti quella polvere si vendeva, impacchettata in bustine decorate: oltre ad una più generica "polvere", si poteva trovare la «polvere delle SS. Mura» e non mancava neppure quella polvere raccolta con la scopa che si chiamava propriamente «spazzatura della S. Casa». Persino immagini ottocentesche recano traccia di questi sacchetti o di queste preziose bustine [30] (fig. 7) .

Ancora un altro tipo di insegna, ed è questo l'ultimo esempio su cui brevemente si soffermerà questa relazione, potrebbe dirci qualcosa in proposito. Si tratta di una sorta assai originale di insegna di pellegrinaggio fatta di piccoli frammenti di specchio.

insegne con motti apotropaici; su questo potere delle immagini cfr. D. Rigaux, *Croire aux images. Fonctions officielles et usages non avoués de l'image peinte dans l'Italie du XVe siècle*, in «Histoire religieuse», 2 (1994), soprattutto p. 167.

[29] I. Tanoni, *Il tatuaggio sacro a Loreto*, in «Ricerche di storia sociale e religiosa», n.s. 12 (1977). Ancora utile A. Stoppani, *Il Bel Paese*, Milano 1883, p. 164.

[30] Si veda ad es. *Santi e santuari. Atlante dei personaggi e dei luoghi della fede*, Milano 1980, vol. IV, p. 1468. Sulle regine si veda il comportamento di Casimira di Polonia in G. Palumbo, *Giubileo* ... cit., p. 376 e sgg.; per una bella immagine del pellegrinaggio femminile a Loreto che documenta la lunga durata dei vari rituali si osservi il bel dipinto di F. Pittner, *Il santuario di Loreto*, datato 1886, dove ben si vede, tra l'altro, come non sempre il viaggio interrompeva consolidate abitudini di vita e di lavoro. Tra le donne che allattano e quelle che curano in varia maniera i loro figli, c'è anche chi compie il suo pellegrinaggio filando.

Gutenberg, il celebre scopritore della stampa, prima di dedicarsi al mestiere di stampatore cui sarebbe stata affidata la sua imperitura fama, si era guadagnato la vita proprio fabbricando per i numerosi pellegrini che glieli richiedevano, questi specchietti. In particolare sappiamo che egli aveva preparato tali insegne per il pellegrinaggio ad Aix-la-Chapelle previsto per il 1440, per il quale si attendevano oltre 100.000 persone [31].

L'iconografia delle insegne che riproducono mete lontane e vicine della peregrinazione, non meno di quella degli specchietti cuciti sul cappello per catturare i raggi provenienti dalle reliquie, come ancora quella, ricchissima, più generale, che ci mostra pellegrine e pellegrini sui loro mille itinerari sacri, rivela in maniera concreta e precisa quale fosse la ragione più semplice e diffusa del pellegrinaggio medievale: quella di riuscire, in qualche maniera, ad avvicinarsi, almeno per qualche istante della propria vita, a quei luoghi che la presenza delle reliquie rendeva portatori di una sacralità concreta e tangibile. Di questa sacralità anche catturare semplicemente per qualche istante l'immagine mediante un frammento di specchio poteva risultare utile. L'importante, per gli uomini come per le donne, era che potere di reliquie e corpi santi, indulgenze ricevute e grazie invocate, ricordi di viaggi e pellegrinaggi, avessero un oggetto quanto più possibile visibile e tangibile per potersi fissare nei misteriosi spazi dell'anima.

[31] Oltre che ad Aix-la-Chapelle in vari altri posti della Germania, della Francia, dell'Inghilterra e, come pare dell'Italia del nord, si diffuse questa abitudine di utilizzare un frammento di specchio cucito sul cappello e incastrato in una cornice di piombo, per poter riuscire a catturare almeno da lontano l'immagine di quelle preziose reliquie che diventavano sempre più difficili da avvicinare. Alcune antiche incisioni sembrano confermare anche tra le donne l'uso di questi oggetti; cfr. K. KÖSTER, *Pilgerzeichen-Studien* ... cit., pp. 77-99. Più in particolare sulle insegne-specchio cfr. K. KÖSTER, *Insignes de pèlerins* ... cit., pp. 146-160; su Gutenberg cfr. IDEM, *Gutenberg in Strassburg. Das Aachenspiegel. Unternehmen und die Unbekannte* ... Mainz 1973 (con numerose immagini); G. BECHTEL, *Gutenberg*, Torino 1995, soprattutto pp. 161-191; N. OHLER, *Vita pericolosa* ... cit., p. 264; G. PALUMBO, *Peregrinazioni femminili e cristianesimo delle cose* ... cit.

ANTONI RIERA-MELIS
Barcelona

EL SISTEMA VIARIO DE LA CORONA CATALANOARAGONESA EN LA BAJA EDAD MEDIA

1. Introducción

El viaje ha exigido siempre una infraestructura. Incluso cuando el viajero avanzaba a pie, como los peregrinos o los pobres medievales [1], precisaba de una red mínima de caminos, puentes y lugares de refugio [2]. La necesidad de esta infraestructura se acentuó a medida que los transeuntes, para reducir fatigas e incomodidades, optaron por los animales de silla [3] o el carro [4]. El alza y la diversificación del tráfico comercial, con la incoporación gradual, desde finales del siglo XIII, de los artículos pobres – voluminosos y

[1] Hasta la Revolución Industrial, los estamentos populares se desplazaron, en Europa, a pie, por falta de recursos económicos, puesto que los sistemas de transportes eran, además de lentos, caros. Los miembros de colectivos acomodados sólo renunciaban a los animales de silla cuando querían identificarse con los débiles, hacer alarde de humildad u obtener información de los compañeros eventuales de ruta (N. OHLER, *I viaggi nel Medio Evo*, Milano 1988, pp. 11 y 54; J. VERDON, *Voyager au Moyen Age*, Paris 1988, pp. 43-44).

[2] Como han puesto de manifiesto los numerosos estudios dedicados al tema de la movilidad geográfica en la Edad Media, entre los que destacan, además de los dos ya citados, la monografía de R.H. BAUTIER, *La route française et són évolution au cours du Moyen Age*, en «Bulletin de la Classe des Lettres et des Sciences morales et politiques de l'Académie Royale de Belgique», LXXIII/1-2 (1987), pp. 70-104) y los cuatro volúmenes de actas de congresos específicos: *Voyage, Quête, Pélerinage dans la littérature et la civilisation médiévales*, Aix-en-Provence 1976; *Les transports au Moyen Age*, Rennes 1978; *L'home et la route en Europe occidentale au Moyen Age et aux temps moderns*, Auch 1988[2]; *Voyages et Voyageurs au Moyen Age*, Paris 1996.

[3] Los nobles y las altas jerarquías eclesiásticas utilizaban el caballo, un animal que por su alto valor y rápidez se convirtió en un *status symbol* de los poderosos. Los burgueses y los propietarios rurales acomodados, de rango inferior al de los caballeros, se decantaban, en cambio, por el mulo, tan robusto como el caballo, pero más lento, sobrio y resistente a la enfermedades. El asno constituía, en la Edad Media, un indicador de humildad y de modestia, de ahí que se convirtiera en la cabalgadura de los mendicantes y de los payeses.

[4] Sistema de transporte reservado inicialmente a las mujeres; entre los hombres sólo lo utilizaban aquellos que, como los viejos, los enfermos, los niños o los prisioneros, no disponían de alternativa.

pesados – a los grandes circuitos, exigió también un sistema viario más denso y funcional que el construido en el Alto Medievo.

Mi intervención en estas jornadas no tiene como objetivo analizar un aspecto concreto del viaje, sino estudiar una red viaria específica, la de la Corona Catalanoaragonesa, en una época concreta, desde el final de sus conquistas ibéricas, en 1304 [5], hasta su integración, en 1479, en la Monarquía Hispánica.

El estudio de la malla de caminos de la Corona de Aragón en la Baja Edad Media está todavía en sus inicios, a pesar de la existencia de una amplia gama de fuentes escritas y de vestigios arqueológicos. El investigador puede obtener información sobre las rutas terrestres en la documentación privada [6], en las fuentes públicas, tanto en las reales [7] como en las municipales [8], en la historiografía [9] y en la literatura [10].

[5] Cuando el reino de Castilla, a raíz de la sentencia arbitral de Torrellas, tuvo que entregar el segmento de la franja costera mediterránea comprendido entre los ríos Júcar y Segura a la Corona Catalanoaragonesa. Esta corrección de fronteras entre los dos grandes reinos ibéricos medievales ha dado origen a una amplia bibliografía, no siempre redactada con criterios estrictamente científicos, los trabajos más recientes, ponderados y rigurosos los ha aportado M.T. FERRER, *La conquesta de les comarques meridionals valencianes per Jaume II*, en «Quaderns de Migjorn», 3 (1998), pp. 9-26 y J.M. DEL ESTAL, *Conquista y anexión de las tierras de Alicante, Elche, Orihuela y Guardamar al Reino de Valencia por Jaime II de Aragón (1296-1308)*, Alacant 1982.

[6] Especialmente en los protocolos notariales, donde se han conservado numerosos contratos de transporte, pólizas de seguros, comandas, cambios, testamentos con legados para obras públicas, contratos de mano de obra o de adquisición de materiales para la construcción o reparació de caminos, convenios de transferencia de propiedad o de usufructo de tierras que confrontan o por las cuales discurren vías. Muy expresivos suelen ser también los registros contables de los mercaderes, que, en algún caso, pueden llegar a incluir sólo los gastos de un único y largo viaje comercial. También contienen referencias muy útiles los libros de práctica de la mercadería, redactados para introducir a los jóvenes burgueses en el complejo mundo de los negocios.

[7] De tipo fiscal – aranceles y registros de recaudación de derechos de aduanas o impuestos comerciales, tasas para fianciar puentes, cuentas de viajes de embajadores o de correos – y de carácter administrativo – autorización de obras públicas, encauzamientos o desvíos preceptivos del tráfico comercial, creación de ferias y mercados, itinerarios de los miembros principales de la familia real –.

[8] Entre las que destacan los libros de actas del concejo, los registros de contabilidad, los bandos y las ordenanzas mercantiles.

[9] En las crónicas, cronicones, dietarios y biografías.

[10] Los libros de viajes, guías de peregrinos y las hagiografías, géneros que ya se cultivaron en la Edad Media, suelen constituir un venero único de referencias sobre los caminos y los viajeros pretéritos.

Mientras que las calzadas romanas, por la calidad de sus vestigios arqueológicos, han dado lugar a algunas monografías de alto valor [11], congresos específicos [12] y numerosos artículos [13], los caminos medievales, menos aparatosos, aunque bastante más abundantes [14], no han atraído apenas la atención de los historiadores universitarios. Sólo el Camino de Santiago por su importancia cultural, la riqueza artística de su infraestructura y su trascendencia económica ha generado una bibliografía abundante y de notable valor [15].

[11] V. VERA, *Cómo se viajaba en el siglo de Augusto*, Madrid 1925; M. ROLDÁN, *Itineraria Hispana*, Valladolid 1975; F. PALLI, *La vía Agusta en Cataluña*, Barcelona 1985; M.A. MAGALLÓN, *La red viaria romana en Aragón*, Zaragoza 1987.

[12] *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*, Zaragoza 1990.

[13] J. CASAS, *Les vies de comunicació romanes al Pirineu Català oriental*, 5è Col.loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà, Puigcerdà 1984, pp. 39-60; J. CASAS, *Vías romanas en Cataluña*, en «Revista de Arqueología», II-7 (1981), pp. 6-11; J. CASAS-E. SANMARTÍ, *El camí d'Empúries. Aproximació a la xarxa viària del Baix Empordà*, en «Informació Arqueològica», 33-34 (1980), pp. 59-63; J. VEGA, *Els camins històrics del sector occidental de Catalunya*, 5è Col.loqui Internacional d'Arqueologia de Puigcerdà, pp. 89-132; V. HURTADO, *Las provincias hispanorromanas y las vías de Antonino*, en «El Miliario Extravagante», 5 (1964), pp. 102-108.

[14] Las redes viarias medievales fueron mucho más densas que la romana, aunque los caminos que las integraban nunca pudieron competir en anchura, horizontalidad y solidez a las viejas vías imperiales. Las rutas terrestres europeas, sinuosas, accidentadas y con un piso poco potente, eran más idóneas, incluso en los siglos XIV y XV, para la recua que para el carro (N. OHLER, *I viaggi* ... cit., pp. 50-54; J. VERDON, *Voyager* ... cit., pp. 25-40; PH. WOLFF, *Automne du Moyen Age ou printemps des temps nouveaux? L'économie européenne aux XIVe et XVe siècles*, Paris 1986, pp. 167-170).

[15] Entre la que destaca la documentada monografía de L. VÁZQUEZ DE PARGA-J.M. LACARRA-J. URÍA, *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*, Madrid 1954, 3 vols., que ha sido recientemente reeditada por Iberdrola y el Gobierno de Navarra (Pamplona, 1992). Aunque concebida como una obra de alta divulgación, los interesados por el tema de la peregrinación no deberían prescindir tampoco de la síntesis redactada por A. MARTÍN DUQUE-C. JUSUÉ-F. MIRANDA-E. RAMÍREZ-J.R. CORPAS, *El Camino de Santiago en Navarra*, Pamplona 1991. Con motivo del año jubilar, se concovocaron, en 1993, coloquios específicos en algunas de las principales etapas de la vieja ruta jacobea, como Estella (*El Camino de Santiago y la articulación del espacio hispánico*, Pamplona 1994) o Nájera (*IV Semana de Estudios Medievales de Nájera*, Logroño 1994), y se publicó la obra – póstuma – del Prof. A. UBIETO, *Los caminos de Santiago en Aragón*, Zaragoza 1993. A. Martín Duque elaboró, poco después, un ponderado análisis de las novedades bibiliográficas aportadas por el evento (*Estado actual de los estudios jacobeos*, en *Anden los que saben. Sepan los que andan*, Pamplona 1996, pp. 109-121). Historiadores extranjeros como R. OURSEL, *Caminantes y caminos: las rutas hacia Santiago de Cospostela*, Madrid 1925; G. JUNGOT, *Autour de la «Via Podiensis» du Guide du pèlerin de Saint-Jacques-de-*

Las vías medievales de la Corona Catalanoaragonesa, hasta muyrecientemente, han sido estudiadas sólo a escala comarcal, por historiadores locales, de preparación técnica muy desigual [16]. La situación ha comenzado ha evolucionar a partir de 1990, cuando, del análisis conjunto de las fuentes escritas y de los vestigios materiales, han surgido las primeras síntesis de alto valor, redactadas por expertos altamente cualificados: Manuel Riu [17] y Jordi Bolós [18] están recuperando y cartografiando las vías medievales catalanas, María Teresa Iranzo [19] se ha interesado por los caminos aragoneses.

Compostelle (X^e-XVe), Paris 1979; A. VARASCHIN, *San Millán de la Cogolla et le chemin de Saint-Jacques*, en *L'home et la rute en Europe*, Auch 1982, pp. 261-265; Y. BOTTINEAU, *Les Chemins de Saint-Jacques*, Paris 1983; H. TREVILLE, *Recherches sur les chemins du pèlerinage compostellan en Saintonges au XIIIe siècle, a travers le légendaire des chroniques locales*, en «Bulletin Philologique et Historique», LV (1983), pp. 71-85, y, recientemente, G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella. Il pellegrinaggio medievale*, Firenze 1998) han contribuido también de forma decisiva a preservar del olvido este importante eje cultural y económico de la Europa medieval.

[16] J. ESTRADA, *Notes històriques sobre camins antics i moderns de la rodalia de Granollers*, en «Ponències. Centre d'Estudis de l'Associació Cultural de Granollers», Granollers 1984, pp. 101-125; F. FITÉ, *Introducció a l'estudi dels camins medievals en la zona del Montsec (segles XI-XII)*, en «La Noguera. Estudis», 2 (1987), pp. 75-96; G. SECALL, *Els camins rals medievals i les creus de terme de Valls*, en «Monografies Vallenques», 3 (1985), pp. 109-139; R. ORDEIG, *'Vilae', 'viae' i 'stratae' d'Osona, testimonis de l'antiguitat a l'època medieval*, en «Ausa», X (1982), pp. 387-400; R. MORALES, *El camí ral d'Aragó i altres itineraris per la comarca d'Anoia*, Barcelona 1966; J. MARQUÈS, *Antiguas vías de comunicaciones en Besalú*, I Assemblea d'Estudis sobre el Comtat de Besalú, Olot 1972, pp. 261-277; J. GURREA, *Anàlisi de la xarxa viària de les comarques de muntanya. Aplicació a les comarques pallareses i l'Alta Ribagorça*, en «Collegats», 2 (1988), pp. 91-106; J. CABESTANY, *Vías de comunicación medievales en la cuenca del río Francolí (Tarragona)*, XV Congreso Nacional de Arqueología, Zaragoza 1979, pp. 1203-1210.

[17] M. RIU, *Els camins medievals i els ponts de Vallonga i de les Cases de Posada*, en «Cardener», 2 (1985), pp. 65-87; M. RIU, *Els camins catalans. Anàlisi arqueològica dels seus vestigis*, en «Anuario de Estudios Medievales», 23 (1993), pp. 27-43.

[18] J. BOLÓS, *Aportacions al coneixement de les vies de comunicació, Symposium Internacional sobre els Orígens de Catalunya (Segles VIII-XI)*, Barcelona 1991, pp. 409-436; IDEM, *Els camins de la Catalunya medieval*, en «Finestrelles», 3 (1991), pp. 117-131; IDEM, *Atlas Històric de Catalunya. Anys 759-992*, Barcelona 1984-86 (en colaboración con V. HURTADO); IDEM, *La xarxa viària catalana a l'alta edat mitjana. Una aproximació des de la cartografia*, en «Anuario de Estudios Medievales», 23 (1993), pp. 3-26 (en colaboración con V. HURTADO).

[19] M.T. IRANZO, *Los sistemas de comunicación en Aragón en la Edad Media: una revisión*, en «Anuario de Estudios Medievales», 23 (1993), pp. 89-110; M.T. IRANZO, *Comunicaciones y vías de comunicación en el Bajo Aragón en la Edad Media*, en «Teruel», 71 (1984), pp. 29-45 (en colaboración con C. LALIENA).

Paralelamente, se han incluido secciones correspondientes a la época medieval en los congresos generales sobre vías de comunicación y se empiezan a convocar *symposia* específicos [20].

2. *Clasificación de los caminos*

La red viaria de la Corona Catalanoaragonesa, a pesar de la escasez y dispersión de sus vestigios arqueológicos, fue densa, articulada y bastante funcional. Estaba integrada por una gran diversidad de caminos y senderos, de estatuto jurídico, estructura y funciones muy diveros:

1. Los caminos, por su estatuto jurídico, pueden clasificarse en: a) Públicos, *rals*, de titularidad real y muy seguros, puesto que las personas y las mercancías que circulaban por ellos estaban bajo la protección directa del soberano [21], quien exigía, a cambio, numeroso impuestos de paso. b) Privados o señoriales, construidos y conservados por particulares, para recaudar peajes a los usuarios [22].

2. Las vías terrestres medievales, como han demostrado los arqueológos, presentaban una estructura muy diversa: a) Caminos de herradura, *de bast*, los más abundantes, sólo permitían la circulación de animales o personas cargadas; su anchura solía ser de 1,10 metros aproximadamente. Estas rutas estaban jalonadas de apartaderos, donde se ensanchaban hasta alcanzar los 2 metros, para permitir el paso a los animales que venían en sentido contrario. El pavimento, en las zonas llanas, era de tierra pisada y, en las escarpadas, empedrado, de lascas dispuestas verticalmente [23]. Los caminos estrechos eran típicos de las áreas montañosas, algunas de las cuales, como los Pirineos, no conocieron otra modalidad de ruta terrestre. b) Caminos de carro, *carreres*, cuya anchura, de unos 4,5 metros, permitía la circulación de un carro cargado. El firme era normalmente de tierra pisada, circunstancia que dificultaba la circulación en invierno, cuando la lluvia los convertía en autéticos

[20] *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Paris 1981; *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente Medieval*, Pamplona 1992.

[21] M. RIU, *Els camins catalans* ... cit., pp. 28 y 36.

[22] J. BOLÓS-V. HURTADO, *La xarxa viària* ... cit., pp. 11-13.

[23] J. BOLÓS, *Els camins de Catalunya* ... cit., pp. 129-130; M. RIU, *Els camins catalans* ... cit., pp. 27-28.

barrizales, o de roca viva, en la que se han conservado a menudo las roderas; sólo en algunos segmentos cortos y discontinuos, ubicados normalmente en las inmediaciones de las grandes ciudades o en áreas de intenso tráfico, estaban empedrados; podían disponer eventualmente de bordillos y, en las zonas más accidentadas, incluso de muretes de protecciónlaterales. Algunos de estos caminos, derivados tal vez de las antiguas calzadas romanas, tenían un trazado rectilíneo y una anchura constante, excepto en unos puntos determinados, donde se ensanchaban para permitir el cruce de dos carros. Las excavaciones han puesto de manifiesto que, en la Edad Media, ciertas rutas, los *camins de call*, avanzaban ligeramente por debajo del nivel del suelo, entre paredes o rocas; este desnivel podría deberse tanto al degaste provocado por un uso continuado como al diseño original, a un afán de sus promotores por incrementar probablemente la seguridad [24]. Sólo las áreas más llanas, como el Rosselló, la Cerdanya, l'Empordà, el Vallès, el Penedès y el valle del Ebro [25], disponían de carreras.

3. Las rutas terrestres, en la Edad Media, ya desempeñaban funciones económicas muy diferentes. De acuerdo con un criterio comercial, se pueden distinguir, por lo menos, cinco tipos de caminos: a) Las vías internacionales, por las que discurrían el gran comercio y los viajeros importantes; conectaban la Corona Catalanoaragonesa con los estados limítrofes – Castilla, Francia y Navarra – y la articulaban internamente, uniendo sus principales plazas mercantiles – Barcelona, València, Perpinyà, Tortosa y Zaragoza –. b) Las rutas interregionales, que actuaban simultáneamente como vías de captación de excedentes internos de cierta calidad y de distribución de mercanías de importación; unían tanto los emporios con las capitales de distrito como los mercados de tipo medio [26] entre sí. c) Los caminos regionales, que encauzaban los intercambios entre ciudad y campo; articulaban, en cada circunscripción, la capital con los pueblos, las *focal places* con su

[24] J. Bolós, *Els camins de Catalunya* ... cit., pp. 128-129; M. Riu, *Els camins catalans* ... cit., pp. 27-28.

[25] M.D. Piñero-E. Carreras-B. Bofarull y J. Badia, *Les vies de comunicació*, en «Catalunya Romànica», VIII (1989), pp. 114-115; J. Bolós, *Els camins* ... cit., p. 128. M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 101.

[26] Girona, Lleida, Tarragona, Vic, Manresa, Puigcerdà, Cervera y La Seu d'Urgell, en el Principado de Cataluña; Huesca, Jaca, Teruel, Alcañiz y Calatayud, en el reino de Aragón; Morella, Sant Mateu, Sogorb, Castelló, Morvedre, Xàtiva, Elx, Alacant y Orihuela, en el reino de Valencia.

respectivos *hinterlands* [27], los mercados rurales con el centro comarcal. d) Las sendas locales, que encarrilaban los excedentes campesinos hacia el mercado rural inmediato; unían, en las zonas de poblamiento concentrado, los núcleos de población inferiores – villa y aldeas – y, en las áreas de habitat disperso, las explotaciones agrarias – mansos y heredades [28] –. e) Las veredas, estrechas y sinuosas, por las que los payeses se dirigían diariamente, desde su residencia, a los campos, viñas, eras, fuentes, bosques o prados [29].

3. La red viaria

La Corona Catalanoaragonesa, como consecuencia de la acción conjunta de los poderes públicos y de la inicitiva privada, ya disponía, en los siglos XIV y XV, de un sistema caminero denso y diversificado, del que analizaré únicamente los elementos principales, aquellos cuyo trazado superaba el estrecho marco regional.

3.1. Las arterias internacionales

Entre las vías que rebasaban las fronteras de la Corona Catalanoaragonesa podemos distinguir dos categorías, los grandes ejes y las largas rutas secundarias. La "confederación", durante la Baja Edad Media, sólo dispuso de cuatro grandes ejes de comunicaciones: la vía que, paralela a la costa, recorría, en el sentido de los meridianos, el Principado de Catalunya y el reino de València, enlazándolos, respectivamente, con el Languedoc y la vega de Murcia; la ruta que conectaba Barcelona con Navarra y la Castilla septentrional por el valle del Ebro; el camino que articulaba la ciudad de València con la Castilla meridional por el valle del Xúquer; y la antigua ruta jacobea, que continuaba canalizando una buena parte del trànsito entre el Bearn y Navarra, por el Alto Aragón.

El primero de los cuatro ejes era la auténtica columna dorsal de la Corona Catalanoaragonesa, puesto que encauzaba el grueso del tráfico mercantil terrestre que circulaba en dirección norte-sur. Seguía el trazado de una antigua calzada romana, la *Via Domitia*.

[27] M. Aston, *Interpreting the Landscape*, Londres 1985, pp. 44-52.

[28] J. Bolós-V. Hurtado, *La xarxa viària catalana* ... cit., p. 24, mapa 2.

[29] J. Bolós, *Els camins de Catalunya* ... cit., pp. 121.

Durante la Alta Edad Media, cuando la frontera entre el Islam y la Cristiandad se situó, en el litoral mediterráneo ibérico, entre Barcelona y Tarragona, el sector septentrional de esta ruta, al conectar los condados marítimos catalanes con el Imperio Carolingio, recibió– como todas las vías importantes que se dirigían a Septimania y a Aquitania – el nombre de *strata francisca* y conservó una buena parte de su importancia estratégica y comercial. La Administració carolingia se esforzó por conservarla en buen estado [30] pero modificó parcialmente su trazado, alejándolo del mar, para evitar la llanura marítima de l'Empordà, que la piratería musulmana había dejado casi desierta [31]. El segmento meridional de la ruta, que se dirigía hacia la frontera musulmana, fue designado, en cambio, con el término de *strata morischa* [32]; era la principal vía de comunicaciones entre Barcelona y Córdoba. Por esta antigua ruta romana continuaron transitando, a pesar de la caída que experimentó la circulació comercial entre los siglos VIII y X, los mercaderes judíos, musulmanes y cristianos [33] que operaban entre Al-Andalus y los valles del Ródano, del Rin y del Danubio.

Durante la Baja Edad Media, cuando la navegación cristiana recuperó el control del Mediterráneo occidental y las llanuras costeras de la Catalunya septentrional se convirtieron en áreas densamente pobladas, la ruta recuperó el viejo trazado de la época romana, más recto y practicable que el que le imprimieron los carolingios. La vía penetraba en el Principado de Catalunya por Salses, procedente de Narbona; pasaba por Perpinyà, un importante centro textil [34], y atravesaba los Pirineos occidentales por el Coll del

[30] Su trazado rectilíneo y su piso empedrado causaban la admiración de los coetáneos. En una donación de tierras colindantes, efectuada por el conde Borrell II al monasterio de Sant Cugat, en el 988, el escribano la describe como una «*uia calciata, [...] recto itinere, quem ad honorem et decorem transitu franchorum fuit saxorum fragminibus conculcata et diligentius confirmata*», en *Cartulario de Sant Cugat del Vallés*, ed. J. SERRA, I, Barcelona, 1946, doc. 217, p. 182.

[31] J. BALARI, *Orígenes históricos de Cataluña*, Sant Cugat del Vallès 1964, I, pp. 321-327, y II, pp. 711-714; J. ESTRADA, *Camins de la rodalia de Granollers* ... cit., p. 105; P. BONNASSIE, *La Catalogne du milieu du Xe a la fin du XIe siècle. Croissance et mutation d'une société*, I, Toulouse 1975, pp. 366-368; M. RIU, *Els camins catalans* ... cit., p. 35; J. BOLÓS-V. HURTADO, *La xarxa viària catalana* ... cit., pp. 6-7.

[32] J. BOLÓS-V. HURTADO, *La xarxa viària catalana* ... cit., p. 7.

[33] Como el casualmente conocido mercader Roberto, que murió en Barcelona, en 1009, legando su cargamento de telas andalusíes al Capítulo de la Catedral: Ph. WOLFF, *Quidam homo nomine Roberto negociatore*, en *Regards sur le Midi médiéval*, Toulouse 1978, pp. 472-480.

[34] A. RIERA-MELIS, *L'aparició de la draperia urbana als Pirineus Occidentals (1250-1315)*, en «Annals de la I Universitat d'Estiu», Andorra 1983, pp. 152-178; IDEM, *Perpiñán, 1025-1285. Crecimiento económico, diversificación social y expansión urbana*, en *En las Costas del Mediterráneo Occidental. Las ciudades de la Península Ibérica y del reino de Mallorca y el comercio mediterráneo en la Edad Media*, dir. D. Abulafia-B. Garí, Barcelona 1996, pp. 15-61.

Portús; cruzaba l'Empordà en dirección a Girona, donde se canalizaba por la Depresión Prelitoral, pasando por Hostalric y Granollers. Después de atravesar la ciudad de Barcelona, la principal plaza mercantil y financiera de la Corona Catalanoaragones, la ruta se dirigía al Penedès por el Coll de Begues, donde recuperaba la Depresión Prelitoral, que no abandonaba hasta Tarragona, donde salía al mar.

Los mercaderes extranjeros, para cruzar Catalunya en el sentido de los meridianos, disponían, además del gran eje, de dos rutas alternativas parciales. El primer camino, que se superponía a la *Via Herculea*, conectaba Perpinyà con Girona por la costa, pasando por Elna, Cotlliure y Empúries [35]. La segunda ruta, que dicurría unos 40 kilómetros al oeste de Barcelona, arrancaba en Girona, pasaba por Vic, Santpedor, Manresa e Igualda, y concluía en Tarragona, donde conectaba con la vieja calzada romana. Este último itinerario, por cruzar perpendicularmente los valles del Ter, Llobregat y Anoia, presentaba un perfil más accidentado que el de la ruta principal, su longitud era, en cambio, parecida [36]; al estar jalonado por menos peajes, fue utilizado sobre todo por los hombres de negocios montpelliereses, narboneses y perpiñaneses en sus viajes de ida y vuelta a València [37]. La disciplina de tráfico intaurada por los agentes fiscales en Catalunya impidió, sin embargo, que la circulación comercial alcanzara en la ruta interior unos índices parecidos a los que presentaba coetáneamente en el eje prelitoral.

El eje, con trazado único desde Tarragona, avanzababa por la costa hasta Cambrils, donde giraba hacia el interior y, obviando el

[35] V. HURTADO, *De Cotlliure al Golf de Roses per la Maçana*, en «El Miliario Extravagante», 13 (1967), pp. 382-387; P. PONSICH, *Les voies antiques du Roussillon en Empourdan à travers l'Albera*, en «Société Agricole, Scientifique et Litéraire des Pyrénées Orientales», 100 (1992), pp. 13-35; M. RIU, *Els camins catalans* ... cit., p. 34.

[36] G. ROMESTAN, *L'activité des muletiers catalans entre Perpignan et Valence dans la première moitié du XIVe siècle*, en «Bulletin Philologique et Historique», XLI-2 (1969), pp. 783-785.

[37] G. ROMESTAN, *A propos du commerce des draps dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age: les marchands languedociens dans le royaume de Valence pendant la première moitié du XIVe siècle*, en «Bulletin Philologique et Historique», XLIV-1 (1972), pp. 161-177.

delta, cruzaba el Ebro en Tortosa [38], mercado internacional que articulaba el Alto y Medio Aragón con el mundo mediterráneo. Penetraba en el reino de València en dirección a Sant Mateu, centro exportador de las lanas del Maestrat; volvía a salir al mar en Castelló y avanzaba, pegado a la costa, hasta València, la capital comercial y financiera de las tierras meridionales de la Corona Catalanoaragonesa. La ruta se alejaba definitivamente del mar, en la ciudad del Túria, y se dirigía, por Xàtiva, Elx y Orihuela, hacia el valle del Segura, por el que conectaba con la cabecera del Guadalquivir, penetrando en Adalucía. Por esta larga vía circulaban básicamente paños flamencos, occitanos y roselloneses, hacia el sur, y lana, cueros, grana, caballos, papel, hilaturas de seda, cerámica, frutos secos, pez, sebo y jabón, en sentido contrario [39].

Dos de las cuatro grandes rutas internacionales comunicaban la franja mediterránea ibérica con la Meseta Central castellana. Ambas vías, con unas trayectorias casi paralelas, arrancaban del eje prelitoral, con el que se articulaban casi perpendicularmente.

La conexión de Catalunya con Navarra y Castilla se efectuaba por una ruta cuyo trazado coincidía también con el de otra vieja calzada romana, la *Via Augusta* [40]. El camino se desensamblaba del eje prelitoral unos 50 kilómetros al sur de Barcelona, en Vilafranca del Penedès, y se dirigía al valle bajo del Segre, por Valls, Montblanc, Vinaixa y las Borges Blanques. Desde Lleida, la capital administrativa y económica de la Catalunya occidental, penetraba en el reino de Aragón; después de cruzar el Cinca en Fraga, avanzaba por la zona llana y seca de los Monegros hasta alcanzar, en Pina, el curso del Ebro, que remontaba hasta Zaragoza [41], el principal mercado cerealista y lanero de los territorios interiores de la "confederación". La vía, en la vieja ciudad augustal, se bifurcaba. Un primer ramal, siguiendo el curso del Ebro, se dirigía a Tudela, plaza de conexión con el sistema viario navarro, y a Logroño, puerta de acceso a Castilla, desde donde se orientaba hacia el alto valle del Duero, en dirección a Burgos y Valladolid, dos mercados internacionales de

[38] IDEM, *L'activité des muletiers catalans* ... cit., pp. 781-787.

[39] ARXIU DE LA CORONA D'ARAGÓ (en adelante, ACA), Cancelleria (en adelante, C), reg. 1625, fols. 116r-116v; G. ROMESTAN, *A propos du commerce des draps* ... cit., pp. 129-161; G. ROMESTAN, *L'activité des muletiers catalans* ... cit., pp. 785-790.

[40] M.A. MAGALLÓN, *La red viaria romana en Aragón* ... cit., pp. 227-245.

[41] ACA, C, reg. 1384, fols. 99r-99v. A. GARGALLO-M.J. SÁNCHEZ USÓN, *Cuentas de un viaje en el siglo XIV: de Teruel a Zaragoza y Barcelona en 1366*, en «Teruel», 71 (1984), pp. 47-136; M.T. IRANZO, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 101.

lana, ganado y cereales. La segunda derivación discurría paralela a los cursos del Jalón y del Henares, pasaba por Calatayud, Ariza [42] y Medinaceli, ya en territorio castellano, para orientarse hacia Sigüenza, Guadalajara y Alcalá de Henares, centros regionales de redistibución de paños finos ultrapineraicos y de especias orientales.

La arteria del valle del Ebro, como todas las vías con una densa circulación comercial, estaba atestada de lezdas, peajes y otros derechos de paso. La sobrecarga fiscal incitaba a los mercaderes occitanos y catalanes que se dirigían, desde Barcelona, a Castilla a desviarse parcialmente del camino real, en busca de vías alternativas, más largas pero menos onerosas. Hacia 1330, algunos mercaderes narboneses, antes de llegar a Lleida, para ahorrarse el pago de la lezda, viraban hacia el norte, cruzaban el Segre en Vilanova de la Barca y recuperaban, después de pasar por las localidades de Corbins, Torreserona y Torrefarrera [43], la ruta normal unos kilómetros al oeste de la ciudad catalana. Alfonso el Benigno, ante las reiteradas denuncias formuladas por los agentes fiscales contra los comerciantes occitanos, que «faciunt transitum per alia loca sive itinera dissueta», autorizó al *batlle* de Lleida a instalar recaudadores en los nuevos lugares de tránsito [44].

La tercera ruta internacional conectaba el litoral valenciano con la meseta castellana por los valles del Xúquer y sus afluentes. La vía arrancaba en la ciudad de València, penetraba en Castilla por Requena, donde se trifurcaba: el primer ramal se orientaba hacia Cuenca y la Alcarria, por Iniesta y Monteagudo; el segundo se dirigía, por Alarcón y Uclés, a Ocaña y Toledo; y el tercero se encaminaba hacia la Mancha, por Albacete y Alcaraz [45]. Por este conjunto de caminos llegaba a València una buena parte de los excedentes de lana, ganado y cueros de Castilla la Nueva y penetraban en el centro de la Península las especias orientales y los paños de calidad nórdicos o mediterráneos [46].

[42] IDEM, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 102; M.C. GARCÍA HERRERO, *La aduana de Calatayud en el comercio entre Castilla y Aragón a mediados del siglo XV*, en «En la España Medieval», IV-1 (1986), pp. 363-390; J.A. SESMA, *Aduanas y peajes aragoneses con Castilla y Navarra*, en *Borja y la raya occidental de Aragón*, Zaragoza 1992, pp. 29-44.

[43] ACA, C, reg. 489, fols. 176r-177r; cit. G. ROMESTAN, *A propos du commerce des draps* ... cit., p. 163, nota 1.

[44] ACA, C, reg. 489, fols. 176r-177r.

[45] ACA, C, reg. 1623, fol. 148v; reg. 1624, fols. 101v-102r; reg. 1625, fols. 52v-53r, 62v-63v y 68r. G. ROMESTAN, *A propos du commerce des draps* ... cit., pp. 140 y 147-153.

[46] *Ivi*, pp. 129-161.

El cuarto eje, el Camino de Santiago, continúa siendo el mejor conocido [47]. Exploradas ya las vertientes culturales, artísticas y religiosas, actualmente se están analizando los aspectos económicos y sociales de la vieja ruta de peregrinación. La vía, procedente de Tolosa y Olorón, cruzaba los Pirineos por Somport y seguía el curso del alto Aragón hasta Jaca [48]. En esta ciudad, el camino, como el cauce del río, giraba bruscamente, abandonando la dirección norte-sur por la este-oeste, y se encauza por una depresión paralela a la cordillera pirenacia, el Canal de Berdún, en la que se superponía a una calzada romana secundaria. Los viajeros avanzaban por esta vía hasta Puente la Reina, donde se bifurcaba: el ramal meridional, mejor acondicionado, pasaba por Artieda y Udués de Lerda; el septentrional, que discurría por una cota ligeramente más alta, atravesaba Assó Veral, Miramont y Tiermas, antes de llegar al monasterio de San Salvador de Leire. Las dos variantes confluían en Sangüesa, ya en Navarra, desde donde el camino enfilaba hacia Pamplona [49].

Estos cuatro ejes de comunicaciones, aunque muy transitados, no canalizaron todo el comercio exterior de la Corona Catalanoargonesa. Las personas y mercaderías, en la Baja Edad Media, circularon también, desde Catalunya, València y Aragón, hacia Francia, Navarra y Castilla por algunas rutas internacionales secundarias, más abundantes aunque menos conocidas que las grandes vías.

Los arrieros extranjeros y catalanes para trasladarse al Bearn o a la Gascuña se desviaban del *camí ral* de Aragón en Lleida, enfilaban -por Almacelles, Monzón, Castejón del Puente [50], Barbastro y Huesca- hacia Jaca [51], desde donde, remontando el Camino de Santiago, cruzaban los Pirineos por Somport y se dirigían a Olorón y Pau. Los usuarios de esta vía, desde la capital de Bearn, podían dirigirse tanto a Tolosa, por Tarbes, como a Bayona, siguiendo el

[47] Véase *supra*, nota 15.

[48] L. Vázquez De Parga-J.M. Lacarra-J. Uría, *Las peregrinaciones a Santiago* ... cit., pp. 47-48 y 411-422.

[49] *Ivi*, II, pp. 422-433; M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., pp. 98-100.

[50] Donde el rey percibía una lezda desde finales del siglo XI (M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 97, nota 22).

[51] Ciudad en la que, desde finales del siglo XI, se recaudaba un peaje a los mercaderes que transitaban por esta ruta transpirenaica: J.M. Lacarra, *Un arancel de aduanas del siglo XI*, en *Estudios dedicados a Aragón*, Zaragoza 1987, pp. 47-69.

curso del Gave de Pau [52]. Por esta ruta transpirenaica circularon, durante la Baja Edad Media, lana, especias, aceite, sal y mulos, hacia el norte, y ganadería menor, paños finos, pastel occitano y lana inglesa, hacia el sur.

Algunos comerciantes y transportistas, en sus viajes desde Barcelona a la Alcarria, utilizaban, para reducir costes, una ruta distinta al camino real de Aragón. La vía elegida – con un trazado más corto y accidentado que el de la ruta de Zaragoza – arrancaba del eje prelitoral en Cambrils o Tortosa, atravesaba el Ebro en Mora, pasaba por Gandesa, Alcañiz, Montalbán y Calamocha, mercados comarcales, y penetraba en Castilla por Molina [53], desde donde se dirigía hacia Sigüenza, Brihuega, Guadalajara y Alcalá de Henares. Esta deserción de los grandes mercaderes del camino del Ebro, al provocar una caída de recaudaciones fiscales en Vinaixa, Lleida, Pina, Zaragoza y en otras etapas del itinerario [54], siempre fue mal vista por los *batlles* reales [55]. En 1282, Pedro el Grande, acuciado económicamente por los preparativos de la conquista de Sicilia, después de desautorizar la iniciativa de los hombres de negocios mediterráneos, que «nolunt transire per camina consueta et deviant per alia camina» [56], prohibió, bajo pena de incautación del cargamento, utilizar esta ruta a las recuas que, desde Catalunya, se dirigieran a Castilla. El camino de Montalbán, según los asesores del monarca, era una vía interior, el camino que enlazaba el distrito de Tortosa con las comarcas del Bajo Aragón, no un eje internacional y, en consecuencia, no podía utilizarse como acceso a Castilla. Los poderes públicos no dudaban, pues, en restringir la libertad de tráfico cuando repercutía negativamente en sus intereses fiscales o políticos. La efectividad del control administrativo sobre la circulación mercantil no fue, sin embargo, uniforme a lo largo de

[52] Ph. Wolff, *Commerces et marchands de Toulouse (vers 1350-vers 1450)*, Paris 1954, pp. 153; P. Tucoo-Chala, *Les relations économiques entre Béarn et les pays de la Couronne d'Aragon (XIIIe-XVe)*, en «Bulletin Philologique et Historique», (1958), pp. 115-136.

[53] *Facientes transitum per barcham de Mora, per Alcanicium et Montemalbanum* (ACA, C, reg. 46, fol. 70 r.); A. Riera-Melis, *La Corona de Aragón y el Reino de Mallorca en el primer cuarto del siglo XIV. I: Las repercusiones arancelarias de la autonomía balear*, Madrid-Barcelona 1986, p. 65, nota 36).

[54] *In fraude et periudicium iuris nostris et lezdarum nostrarum de Ilerda, Vinaixa, de Pina, de Caesaraugusta et aliis pluribus locis nostris* (*Ibidem*).

[55] Administradores regionales del Real Patrimonio.

[56] Véase *supra*, nota 48.

la Baja Edad Media; en las intermitentes épocas de relajación, el comercio exterior volvió a fluir por esta larga ruta tranversal.

Las comunicaciones entre Zaragoza y Tolosa fueron organizadas ya por los romanos. La vía remontaba el curso del Gállego, por Zuera y Ayerbe, hasta Anzánigo, en el Prepirineo; desde donde se dirigía, bordeando las sierras de la Peña y Oroel, hacia Jaca [57]. En la ciudad episcopal, el camino conectaba con la ruta jacobea de Somport que, por Pau y Tarbes, conducía a la capital del Alto Languedoc [58].

3.2. Los caminos interregionales

Menos frecuentadas, aunque también importantes, eran las rutas interregionales, que canalizaban una parte considerable de la circulación interior de la Corona Catalanoaragonesa. En la red viaria catalana, destacaban por su importancia comercial las rutas del Segre, del Llobregat, del Besòs y los ascesos a Lleida.

Durante toda la Edad Media, las llanuras del Rosselló y del Segrià continuaron enlazadas por una antigua calzada romana. La ruta arrancaba en Perpinyà, se dirigía, siguiendo el curso del Tet, a Vilafranca de Conflent y cruzaba en diagonal el Pirineo axil por el Coll de la Perxa; la vía, en su segmento meridional, avanzaba contigua al Segre, pasando por Puigcerdà, la Seu d'Urgell, Balaguer y Lleida [59], donde se articulaba con el camino real de Aragón. Otro camino catalán importante fue la ruta del río Llobregat, que enlazaba Barcelona con Puigcerdà, por Manresa, Berga y Bagà [60]. Las comunicaciones entre la ciudad condal y la Cerdanya podían canalizarse también por otro camino, paralelo al anterior; la ruta atravesaba la Serralada Prelitoral por el valle del Besòs, cruzaba la Plana de Vic, remontaba el Ter hasta Ripoll y se dirigía hacia Puigcerdà por la Collada de Toses [61]. La ciudad pirenaica era un núcleo de comunicaciones de primer orden: los mercaderes y viajantes podían dirigirse, desde ella, a Foix, por el Coll de Puigmorens [62], y a Perpinyà, por el Coll de la Perxa.

[57] M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 96.
[58] Véase *supra*, nota 52.
[59] J. Bolós-V. Hurtado, *La xarxa viària catalana* ... cit., pp. 10-11; M. Riu, *Els camins catalans* ... cit., p. 32.
[60] R. Serra-M.D. Santandreu, *Dels camins romans a les carreteres esfaltades*, en «L'Erol», III-10 (1984), pp. 13-22.
[61] Ph. Wolff, *Commerces et marchands de Toulouse* ... cit., p. 148.
[62] *Ibidem.*

Las comunicaciones entre Barcelona y Lleida, uno de los principales centros distribuidores de tráfico de toda la Corona Catalanoaragonesa, podían canalizarse por el camino real de Zaragoza [63] y por dos rutas alternativas: la primera remontaba el Llobregat hasta Manresa, atravesaba la Serralada Prelitoral por la Segarra, enfilaba hacia Cervera y Tàrrega, y alcanzaba la capital de la Catalunya interior por la llanura de Urgell [64]; la segunda salía también del Barcelonès por el eje del Llobregat, del que recorría sólo unos 30 kilometros, se encauzaba por el valle del Anoia en Martorell, pasaba por Igualada, franqueaba la Serralada Prelitoral por el Coll de la Penedella y se unía, en Cervera, a la ruta anterior. Ambas vías, al atravesar áreas montañosas escasamente pobladas y con una infraestructura viaria deficiente, donde florecía intermitentemente el bandolerismo, fueron utilizadas básicamente por los correos rápidos, en las época de paz, y por el monarca en sus desplazamientos de urgencia, puesto que viajaba con una potente escolta. Los mercaderes, en sus frecuentes viajes entre Barcelona y Lleida, optaron normalmente por el camino real de Aragón, más largo y oneroso, pero también mucho más seguro.

Lleida constituía el principal acceso a las comarcas pirenaicas aragonesa de Sobrarbe y Ribagorça. La ruta se desensamblaba del camino del Bearn [65] en Barbastro, remontaba el Ésera hasta Graus, donde se bifurcaba: un primer ramal se dirigía, por Naval y Aínsa, hacia el valle de Bielsa; el segundo itinerario seguía el curso del Isábena y enfilaba, por Roda y Calvera, hacia el valle de Arán [66].

Aunque el acceso normal a Zaragoza, desde Lleida, era el camino real de Aragón, el tráfico entre las dos ciudades era tan denso que una parte de las mercancías y de los viajeros se canalizó por otra vía alternativa, que discurría al norte de los Monegros. La ruta cruzaba el Cinca en Ballobar, el Alcanadre en Sariñena y el Gállego en San Mateo, desde donde se encaminaba hacia la capital aragonesa [67].

Los mercaderes mediterráneos podía trasladarse desde la Catalunya Meridional a Zaragoza por el camino de sirga del Ebro, por la pista que discurría paralela al curso, para acompañar las barcas fluviales en el descenso y remolcarlas en el acenso. La ruta

[63] Véase *supra*, nota 41.
[64] ACA, C, reg. 1909, fols. 223v-224r.
[65] Véase *supra*, nota 52.
[66] M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 98.
[67] *Ivi*, p. 101.

arrancaba en Tortosa, punto de articulación con el eje prelitoral, y se dirigía, por la margen izquierda, hacia Mequinensa, donde viajantes y cargamentos franqueaban el río en una barca; avanzaba, sin separarse de la orilla derecha, hacia los puertos fluviales de Caspe, Escatrón, Sástago, Quinto y Fuentes del Ebro, por los que salían al río, rumbo a Tortosa, los excedentes de lana, cereales y azafrán del Bajo Aragón [68].

Zaragoza enlazaba con Huesca por un camino cuyo primer tramo coincidía con el de Jaca [69]; remontaba el curso del Gállego hasta Zuera, donde giraba hacia el nordeste, y se dirigia, por Almudévar, a la ciudad altoaragonesa [70].

València y Zaragoza, desde la época romana, estuvieron comunicadas por una calzada que seguía los cursos del Túria, Guadalaviar y Jiloca. Durante la Baja Edad Media, esta antigua ruta siguió desempeñando su función inicial; sus principales etapas eran Ademuz, Teruel, Monreal, Daroca, Cariñena y Muel [71]. Caminantes y arrieros, para trasladarse de València a Teruel, disponían además de una segunda vía, la del valle del Palància, que discurría por Morvedre, Sogorb y Sarrión. Jaime I, en 1265, intentó encauzar la circulación de mercancía entre ambas ciudades por este último camino [72]. Las dos rutas canalizaron, en los siglos XIV y XV, tanto importantes contingentes de lana y de cereales aragoneses hacia València como algunos cargamentos de especias orientales y de paños finos occitanos o catalanes en dirección a Teruel y Zaragoza [73].

La franja costera septentrionales del reino de València estaba estrechamente vinculada a las comarcas montañosas turolenses y a las llanuras del Bajo Aragón. Los caminos que conectaban las tres áreas discurrían paralelos, en buena parte de su recorrido, a las cañadas de trashumancia que enlazaban los pastos de invierno del litoral mediterráneo con los de verano de las estribaciones

[68] J.A. Sesma-E. Sarasa, *El comercio de la lana por el Ebro hacia el Mediterráneo. El puerto fluvial de Escatrón a mediados del siglo XV*, en *II Congreso Internacional de Estudios sobre las Culturas del Mediterráneo Occidental*, Barcelona 1978, pp. 399-409.

[69] Véase *supra*, nota 57.

[70] M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., pp. 96-97.

[71] *Ivi*, pp. 103.

[72] ACA, C, reg. 13, fol. 289r.

[73] J. Guiral, *Valencia, puerto mediterráneo en el siglo XV (1410-1525)*, Valencia 1989, p. 347; G. Romestan, *A propos du commerce des draps* ... cit., pp. 144 y 154-155.

meridionales del Sistema Ibérico [74]. Una primera ruta arrancaba de Sant Mateu, importante mercado exportador de lana, ascedía a Morella, en los Ports, desde donde los viajeros y transportistas podían dirigirse tanto hacia las tierra altas turolenses, por Forcall y Miranbel, como a Caspe, por Monroyo y Alcañiz. Los rebaños y los caminantes podían pasar del Maestrat castellonense al turolense por otras dos cañadas, de trazado más meridional: una conectaba Albocàsser y Cantavieja, por Benasal e Iglesuela del Cid, y la otra enlazaba Lucena del Cid con Linares de Mora, por Villahermosa del Río y Puertomingalvo. Por este conjunto de pistas bajaban las lanas y los cueros turolenses hacia las playas de Vinarós, Penyíscola Oropesa y Castelló, donde eran captados por los mercaderes catalanes, valencianos, toscanos, ligures y occitanos [75].

4. La infraestructura

La Corona Catalanoaragonesa participaba de las características geomorfológicas y climáticas de los países ribereños al Mediterráneo, un mar rodeado de montañas. En unas regiones de tectónica accidentada y con un régimen pluviométrico irregular, el principal problema, para la red viaria, eran los cursos fluviales, cuya fuerte pendiente y caudal oscilante restringían la navegabilidad [76] y dificultaban su franqueo. El eje Salses-Orihuela discurría perpendicularmente a los numeroso ríos que bajaban desde las Cordillera Pirenaica, la Serranía Prelitoral Catalana y el Sistema

[74] M. Betí, *Las cruces gemelas de San Mateo y Linares de Mora*, en «Boletín de la Sociedad Castellonense de Cultura», VIII (1927), pp. 1-17; J. Sanchez Adell, *Datos para la historia de la trashumancia ganadera castellonense en la Baja Edad Media*, en *I Congreso de Historia del País Valenciano*, II, Valencia 1980, pp. 820-826.

[75] ACA, C, reg. 1624, fols. 92v-93r; F. Melis, *La llana de l'Espanya mediterrània i de la Berberia occidental en els segles XIV-XV*, en *València, mercat medieval*, València 1985, pp. 61-80; P. Iradiel, *Valencia y la expansión mediterránea de la Corona de Aragón*, en *En las costas del Mediterráneo Occidental*... cit., pp. 161-165; G. Romestan, *A propos du commerce des draps* ... cit., pp. 154-155; Idem, *L'activité des muletiers catalans* ... cit., p. 790.

[76] Sólo la madera de construcción, en forma de balsas, circuló, durante la crecida de primavera, desde la Cordillera Pirenaica y el Sistema Ibérico hasta las ciudades marítimas, por la red fluvial. La navegación comercial quedó restringida al Ebro, desde Zaragoza a Tortosa: C. Carrère, *Navigation et trafic sur l'Ebre au milieu du XVe siècle*, en *Miscellanea Charles Verlinden*, Bruxelles 1975, pp. 101-110; J.A. Sesma-E Sarasa, *El comercio de la lana por el Ebro* ... cit., pp, 399-409.

Ibérico. Las vías que conectaban Cataluña con Castilla corrían paralelas al curso del Ebro y tenían que franquear la mayor parte de sus afluentes.

4.1. Los vados

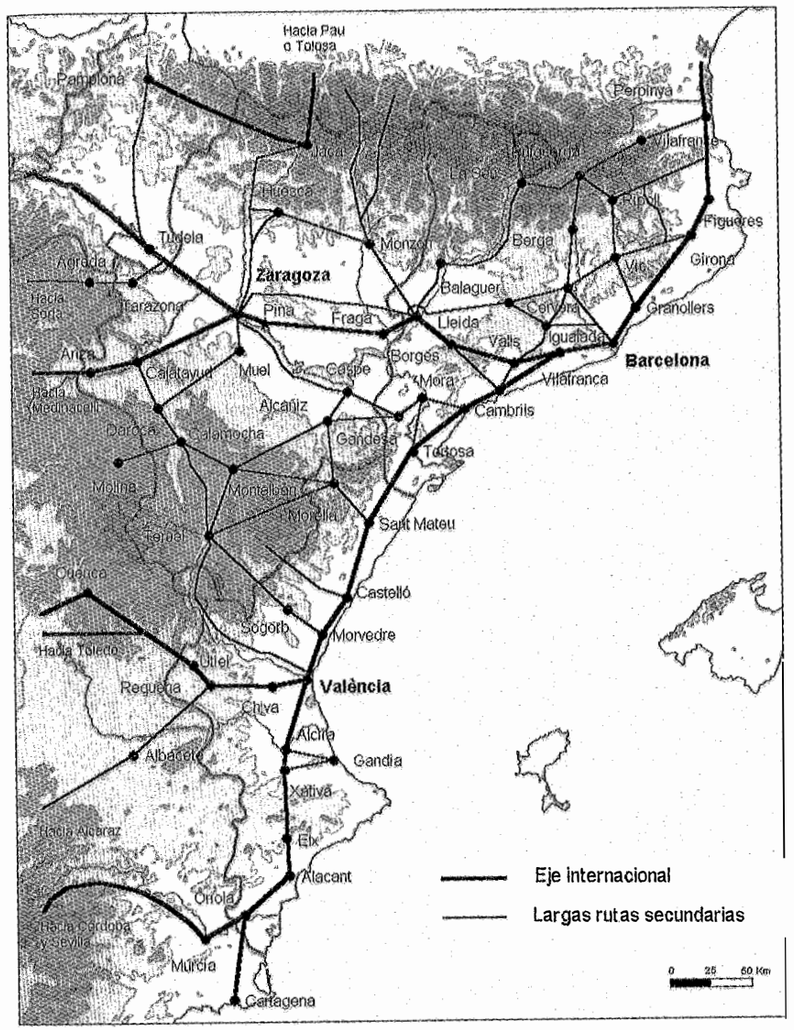
La solución menos costosa y más "ecológica" para atrevasar un curso fluvial era el vado. Las rutas terrestres los buscaban sistemáticamente, aun a costa de efectuar desvíos considerables. Los pasos naturales más transitados estaban señalizados y solían disponer de cuerdas para evitar que los viajeros resbalasen o fuesen arrastrados por la corriente. El vado, sin embargo, no estaba exento de inconvenientes, el principal de los cuales consistía en que no era sistemáticamente practicable: las crecidas periódicas del río lo convertía en infranqueable por un período indeterminado de tiempo, durante el cual, los viajeros que no pudiesen esperar el reflujo se veían obligados a cambiar de ruta. Al no exigir una intervención importante sobre el medio, los vados han dejado pocos vestigios arqueològicos y documentales; esta escasez sistemática de restos materiales y de referencias escritas dificulta su localización y estudio. José Balari y Jovany, a partir de la información extraída de los pergaminos condales del Archivo de la Corona de Aragón, demostró que, antes de 1200, el Llobregat era vadeable en Navarcles, el Anoia en las inmediaciones de Igualada y el Foix en Santa Margarida [77]; muchos de estos pasos, sino todos, debieron de continuar siendo transitables después de aquella fecha. Para la Baja Edad Media, al multiplicarse y diversificarse las fuentes escritas, una buena parte de las noticias relativas a los vados se han conservado, en cambio, en la historiografía, los libros de viajes y las guías de peregrinos: Pere el Cerimoniós, hacia 1347, en uno de sus desplazamientos a Zaragoza, cruzó el Ebro por el vado de Pina [78].

4.2. Las barcas

La segunda solución técnica y económicamente asequible de que disponían los poderes públicos y los señores para permitir a los

[77] *Orígenes históricos de Cataluña* ... cit., II, p. 715.

[78] *Puis, l'endemà, partim de Sarenyena e anam-nos-en dret camí a Saragossa, e passam lo riu Ebro al guau de Pina*: JAUME I-B. DESCLOT-R. MUNTANER-PERE III, *Les quatre grans cròniques*, ed. F. SOLDEVILA, Barcelona 1971, p. 1096.



La red viaria de la corona catalonoaragonesa en la Baja Edad Media

viandantes cruzar un curso fluvial era la barca. Este sistema de franqueo, por exigir unas inversiones y producir unas rentas, generó mucha más documentación que los vados. Aunque las referencias escritas relativas a barcas fluviales todavía no han sido sistemáticamente recogidas ni cartografiadas, estamos ya en

condiciones de afirmar que los viajeros, los mercaderes y los acemileros, en los siglos XIV y XV, dispusieron de numerosas barcas para cruzar los cursos fluviales de la Corona catalanoaragonesa. La oferta, muy dispersa, se incrementaba, sin embargo, a lo largo de las grandes vías internacionales y de la principales rutas interiores. Los usuarios del eje prelitoral disponían de una barca para cruzar el Tec, en El Voló [79], y el Ebro, en Amposta [80]. La magnitud del caudal y la angostura del curso dificultaban considerablemente el franqueo del Bajo Ebro, para garantizar el tránsito entre Catalunya y Castilla por las llanuras turolenses, se establecieron barcas en Mora [81] y Flix [82]. Sendas balsas permitían a los transeuntes por la ruta de Barcelona a Zaragoza atravesar el Segre, en Vilanova de la Barca [83], y el Gállego, en las inmediaciones de la capital aragonesa [84]. Otra barca ofrecía la posibilidad a los viandantes que se dirigían, desde Zaragoza, a Tudela de atravesar el Ebro en Novillas [85]. Desde antes de 1227, una barca establecida en Albalate, para franquear el Cinca [86], facilitaba las comunicaciones entre Lleida y Huesca. Esta lista, confeccionada con la información recogida eventualmente de los registros y pergaminos de la cancillería real, es meramente indicativa y evidencia los resultados que podría proporcionar una exploración exhaustiva de las citadas fuentes. Las barcas tampoco garantizaban un franqueo sistemático de los cursos fluviales, puesto que también eran afectadas por las crecidas, aunque en una proporción muy inferior a los vados. Los riesgos de la travesía eran directamente proporcionales al coeficiente de arrastre de la corriente, que desviaba la balsa en el sentido del flujo, imprimiéndole una trayectoria cada vez más coincidente con el curso del río. Cuando la velocidad del agua convertía en ingobernables las barcas, los usuarios debían optar entre aguardar el reflujo o buscar el puente más cercano, como hizo

[79] PERE III, *Crònica* ... cit., p. 1036.

[80] *Ivi*, p. 1140.

[81] Vegeu *supra*, nota 53.

[82] E. GONZALEZ HURTEBISE, *Libros de Tesorería de la Casa Real de Aragón. I: Reinado de Jaime II. Libro de cuentas de Pedro Boyl, tesorero del monarca desde marzo de 1302 a marzo de 1304*, Barcelona 1911, p. 246.

[83] Véase *supra*, nota 43.

[84] PERE III, *Crònica* ... cit., p. 1100.

[85] ACA, C, Jaume I. perg. 1247; A. HUCI, *Colección Diplomática de Jaime I*, I, Valencia 1916, p. 536.

[86] ACA, C, Jaume I, perg. 312; J. MIRET Y SANS, *Itinerari de Jaume I el Conqueridor*, Barcelona 1918, p. 66.

Pedro el Ceremonioso, en el invierno de 1340, en el curso de un viaje de Aviñón a Barcelona:

> «E puis partim de la dita vila de Perpenyà e vengerem-nos- en al Voló, [...] e eren tantes aigües que no poguem passar la barca e haguem d'anar al pont de Ceret» [87].

4.3. Los puentes

El puente era la solución más efectiva, aunque también la más cara. A medida que, en los siglos XIV y XV, la circulación de personas y mercancías se intensifica por las rutas terrestres, los poderes públicos y los señores, para aumentar su seguridad y fluidez, proceden a sustituir los vados y las barcas por puentes. Elevar un puente, en la Edad Media, constituyó, sin embargo, una empresa compleja, larga y costosa, que generó normalmente un volumen de documentación considerable, parte de la qual ha llegado hasta nuestros días. En los archivos catalanes no son raras ni las concesiones reales de pontáticos o de barras a los concejos municipales para financiar las obras ni las cuentas de la construcción o de reparación de puentes. La abundancia y calidad de la información escrita disponible y de los vestigios materiales explica que hoy dispongamos de más historiografía sobre los puentes que acerca de cualquier otro tipo de obra pública. La bibliografía consultable va desde las síntesis de ámbito espacial más o menos amplio [88] hasta las monografías locales [89].

La literatura especializada ha puesto de manifiesto que en la

[87] PERE III, *Crònica* ... cit., p. 1036.

[88] C. FERNÁNDEZ CASADO, *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid 1980; J.J. ARENAS, *Los puentes en la Baja Edad Media*, en *Tecnología y Sociedad: Las grandes obras públicas en la Europa Medieval*, Pamplona 1996, pp. 111-151; M.T. IRANZO, *Puentes medievales en la provincia de Huesca. Aspectos económicos y sociales*, en «Aragón en la Edad Media», V (1983), pp. 45-68.

[89] M.M. COSTA, *Els antics ponts de Girona*, en «Anuario del Instituto de Estudios Gerundenses», XXI (1974-1975), pp. 131-148; A. PLADEVALL, *Els ponts del Ter a les Guilleries*, en «Montaña», 120-122 (1969), pp. 346-360; A. SOLER, *Els ponts medievals de Manresa*, en «Ciutat», III-17 (1928), pp. 44-48; M. ROVIRA, *La construcció del Pont de Sant Boi del Llobregat (1278-1315)*, en *Homenatge a la memòria del Prof. Dr. Emilio Sáez*, Barcelona 1989, pp. 349-364; M. RIU, *Els camins medievals i els ponts de Vallonga i de les Cases de Posada*, en «Cardener», 2 (1985), pp. 65-87; A. CURTO-M. UTGÉS (coord.), *Lo Pont de Barques. L'Antic pas de l'Ebre a Tortosa*, Barcelona 1993; S. GONZÁLEZ, *Historia y vicisitudes de los puentes sobre el Ebro en Zaragoza*, Zaragoza 1987; C. SÁNCHIZ, *Els ponts valencians antics*, Valencia 1994.

Baja Edad Media coexistieron una gran diversidad de puentes, desde las meras palancas a los puentes de piedra, pasando por los puentes de madera sobre barcas, los puentes de madera fijos y los puentes de pilares de piedra y rasante de madera. Los trabajos recientes de Jean Mesqui [90], un ingeniero de caminos con una sólida formación histórica, y de Juán José Arenas [91] han evidenciado que la Baja Edad Media supuso, en el ámbito de la construcción de puentes de piedra, una etapa de libertad y de progreso, en la que los técnicos superaron los índices de estabilidad alcanzados por sus predecesores romanos. Las principales diferencias que separan los puentes medievales de sus modelos antiguos son: una sillería más pobre y heterogénea, con menor rotundidad de despiece y labra de los bloques; la substitución de las bóvedas de cañón por las de arcos ojivales o de tres centros; el reemplazo de la rasante horizontal por la de lomo de asno; la supeditación de los planteamientos estéticos a las exigencias estructurales, de la alineación rigurosa y de la simetría de las bovedas al afán de cimentar los pilares en las áreas más consistentes del lecho del río; y la presencia bastante generalizada de elementos de fortificación [92].

De la amplia información reunida durante muchos años de trabajo, he selecionado exclusivamente la relativa a los puentes integrados en las principales rutas, en las vías supraregionales.

El eje prelitoral franqueaba con puentes de piedra el Agli, en Ribesaltes [93], el Tet, en Perpinyà [94], el Fluviá, en Orfes [95], el Ter, en Girona [96], el Francolí, en Tarragona [97], el Millars, en Almassora [98], el Palància, en Morvedre [99], el Túria, en València [100], y el Xúquer, en

[90] *Le pont de pierre au Moyen Age. Du concept à l'execution*, en *Artistes, artisans et production artistique au Moyen Age*, I, Paris 1896, pp. 197-215; *Le pont en France avant le temps des ingénieurs*, Paris 1986; *Chemins et ponts, liens entre les homes*, Paris 1994; *Grands chantiers de ponts et finacements charitables au Moyen Âge en France*, en *Tecnologia y Sociedad* ... cit., pp. 153-177.

[91] Véase *supra*, nota 88.

[92] J.J. Arenas, *Los puentes en la Baja Edad Media* ... cit., pp. 121-137.

[93] A. Riera-Melis, *Perpiñán, 1025-1285* ... cit., p. 34.

[94] *Ivi*, p. 11 y 34.

[95] ACA, C, reg. 925, fols. 19r y 78r.

[96] M.M. Costa, *El antics ponts de Girona* ... cit., pp. 131-148.

[97] J.F. Cabestany, *Vías de comunicación medievales en la cuenca del río Francolí (Tarragona), XV Congreso Nacional de Arqueología*, Zaragoza 1979, pp. 1203-1210.

[98] ACA, reg. 40, fol. 103r.

[99] S. Bru, *El Morvedre dels temps de Pere el Ceremoniós*. VIII Congrés d'Història de la Corona de Aragó, II-1, València 1969, p. 209.

[100] ACA, C, reg. 40, fol. 102r; reg. 41, fol. 116v; Pere III, *Crònica* ... cit., p. 1102.

Alcira; atravesaba con un puente de madera el Llobregat, en Sant Boi [101], y superaba el Ebro con un puente de barcas, en Tortosa [102].

Los viandantes que optaban por la ruta alternativa de Girona a Tarragona por Manresa [103] atrevesaban el Merder por un puente romano, en Vic [104], y el Llobregat y Cardener mediante sendos puente bajomedievales, en Navarcles y Manresa [105].

La vía que conectaba Catalunya con Castilla por Zaragoza [106] había sido provista de puentes en Lleida [107], para cruzar el Segre, y en Fraga [108], sobre el Cinca. Los viandantes que, a fin de evitar el pago de la lezda de Lleida, se desviaban ligeramente hacia el norte [109], disponían de un puente en Corbins, para franquear el Noguera Ribagorçana [110]. Los peregrinos, viajeros y mercaderes que, desde Tolosa o Pau, se dirigían a Jaca o a Pamplona por el Camino de Santiago atravesaban el río Aragón, por los correspondientes puentes, en Canfrac, Villanúa, Jaca y Puente la Reina [111]. Sendos puentes garantizaban a los viandantes y semovientes que, desde Lleida, se encaminaban hacia el Bearn cruzar el Cinca, en Castejón [112], y el Gautizalema, en Pueyo de Fananás [113].

La vía que conectaba Barcelona con Lleida por Igualada franqueaba el Llobregat, en Martorell, por el viejo puente romano. Aguas arriba de esta magnífica construcción imperial, el tráfico mercantil que, desde Barcelona, se dirigía a Puigcerdá [114], podía cruzar el río, sin verse afectado por las oscilaciones del caudal, en Martorell, Monistrol, Castellbell, Vilomara, Navarcles, Cabrianes, Sallent, Balsereny, Berga y Guardiola [115]. Otro importante conjunto de puentes mejoraba la viabilidad de la antigua ruta que conectaba

[101] Institut Municipal d'Història de Barcelona, *Llibre del Consell*, I, fol. 116r; M. Rovira, *La construcció del Pont de Sant Boi* ... cit., pp. 335-339.

[102] Véase *supra*, nota 89.

[103] Véase *supra*, notas 36 y 37.

[104] J. Balari, *Orígenes históricos de Catalunya* ... cit., II, p. 716.

[105] A. Soler, *Els ponts medievals de Manresa* ... cit., pp. 44-48; M. Riu, *Els camins catalans* ... cit., p. 39.

[106] Véase *supra*, notas 40-42.

[107] M. Riu, *Els camins catalans* ... cit., p. 39.

[108] ACA, C, reg. 925, fol. 190r.

[109] Vease *supra*, nota 43.

[110] M. Riu, *Els camins catalans* ... cit., p. 39.

[111] M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 99.

[112] *Ivi*, p. 97.

[113] ACA, C, reg. 922, fol. 74r.

[114] Véase *supra*, nota 60.

[115] M. Riu, *Els camins catalans* ... cit., p. 39 y 41.

Perpinyà con Lleida, al facilitar el cruce del Tet, en Vilafranca de Conflent [116], el Aravó, en Puigcerdà [117], y el Segre, en Pont de Bar [118], la Seu d'Urgell [119], Tresponts, Organyà y Balaguer [120].

La vía que enlazaba Lleida con Zaragoza por el norte de los Monegros [121] franqueaba el Cinca por un puente romano, en Ballobar [122], y el Alcanadre con un puente bajomedieval, en Sariñena [123]. Los caminos que desde Lleida conducían a Sobrarbe y Ribagorça disponían de sendos puentes romanos en Graus, sobre el Ésera, y en Mediano, sobre el Cinca, y de puentes góticos en Aínsa, sobre el Ara y el Cinqueta, en Perarrúa y en Santa Liestra y San Quílez, sobre el Ésera [124]. Un puente romano reformado permitía, por último, a las personas y semovientes que se dirígían a Jaca, desde Zaragoza, cruzar el Gállego aguas arriba de Ayerbe [125].

5. *Conclusiones*

La Corona Catalanoaragonesa dispuso en la Baja Edad Media de un red viaria densa, articulada y bastante funcional, en cuyo diseño, construcción y mantenimiento colaboraron los poderes públicos y la iniciativa privada. El sistema de comunicaciones estaba integrado por una amplia gama de caminos, con función y estructura muy diversas. Entre las vías internacionales, que conectaban la "confederación" con los estados limítrofes y por las que discurría el gran comercio, y las veredas locales, que canalizaban los desplazamientos cotidianos de los campesinos, articulando los campos y prados con el hogar familiar, existieron caminos de dimensiones, acondicionamiento, viabilidad y cometido muy dispares.

[116] A. Huici, *Colección Diplomática de Jaime I*, III, Valencia 1922, pp. 204-205.
[117] M. Durliat, *L'Art al regne de Mallorca*, Mallorca 1964, p. 39, nota 83.
[118] P. Bonnassie, *La Catalogne du milieu du Xe à la fin du XIe siècle. Croissance et mutations d'une société*, II, Toulouse 1976, p. 953.
[119] C. Batlle, *La seu d'Urgell a la segona meitat del segle XIII, segons els testaments*, en «Urgellia», III (1980), pp. 385-386.
[120] M. Riu, *Els camins catalans* ... cit., p. 39.
[121] Véase *supra*, nota 67.
[122] M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 101.
[123] *Ibidem.*
[124] M.T. Iranzo, *Los sistemas de comunicación en Aragón* ... cit., p. 98.
[125] *Ivi*, p. 96.

En la etapa central de la Edad Media, a medida que la Corona Catalanoargonesa culminaba el proceso de expansión en la Península Ibérica, se convertía en una potencia naval y mercantil de primer orden, y organizaba una Administración capaz de ejercer un control bastante equilibrado y eficaz sobre todo el territorio, la red viaria se multiplicó y las grandes rutas, prescindiendo de las modificaciones de trazado introducidas durante los siglos IX y X, tendieron a superponerse a las viejas y bien construídas calzadas romanas.

Un firme heterogéneo, en el que la tierra pisada se alternaba con la roca viva, una anchura discontinua y un trazado sinuoso y accidentado convirtieron la recua de mulos en el instrumento de tranporte terrestre básico, tanto para las largas como las medias distancias. Sólo en algunos segmentos, cortos y discontinuos, ubicados normalmente en torno a las grandes ciudades o en áreas llanas de intenso tráfico, un pavimento mejor acondicionado y más ancho permitía la circulación de carros.

En la Corona Catalanoaragonesa, un conjunto de territorios de morfología accidentada y con un régimen pluviométrico irregular, los cursos fluviales, rápidos y de caudal oscilante, constituyeron una barrera difícil de superar para los viandantes y los cargamentos. Mientras que las vías secundarias daban largos rodeos en busca de vados, los grandes ejes, para garantizar una circulación fluída duranten la mayor parte del año, franqueaban los ríos con barcas o puentes.

Los constructores de puentes, durante la Baja Edad Media, sólo quedaron por debajo de sus predecesores romanos en el plano estético. Al conceder escaso valor a la simetría y a la homogeneidad de los sillares, los "ingenieros" de los siglos XIV y XV incrementaron considerablemente la estabilidad de sus construcciones. Erigir un puente, constituyó, sin embargo, durante todo el Medievo, una empresa técnicamente arriesgada y económicamente compleja; los poderes públicos y los señores, conscientes de ello, recuperaron y conservaron todos los puentes romanos existentes en sus respectivas circunscripciones.

Desde la Alta Edad Media se venía afirmando que los grandes caminos eran propiedad pública y estaban bajo la potestad del Príncipe, quien debía garantizar la seguridad de las personas y los bienes que circulaban por ellos. Esta seguridad no fue nunca gratuita, puesto que el soberano, en los puntos estratégicos de cada ruta, exigía el pago de unos impuestos de paso, las lezdas, cuyos aranceles gravaban cargamentos, monturas y ganado. La Monarquía, a pesar

de la proliferación de cargas fiscales, no fue capaz, sin embargo, de finaciar la construcción, conservación y mejora de la red y de la infraestructura viarias, tarea que descargó sobre la Administración periférica, sobre los concejos de las principales ciudades. Los recursos necesarios para costear las obras públicas se recaudaron mediante peajes, *drets de barra*, pagados por los usuarios. La caridad constituyó una vía de fianciación complementaria, puesto que las jararquías eclesiástic̣as, además de conceder días de indulgencia a cuantos colaborasen laboralmente en las obras, alentaron a sus respectivos feligreses para que consignaran una parte de sus limosnas o de sus legados testamenterios a la construcción de puentes y caminos.

Las grandes ciudades y mercados no estaban conectados por una única ruta sino por un autético haz de caminos. Las vías principales, con mejor firme, infraestructura y vigilancia, garantizaban a los viandantes y a los cargamentos una circulación más rápida y segura, pero estaban plagadas de lezdas y de peajes. Algunos mercaderes, para reducir los costes del transporte, tendían a esquivar total o parcialemte estos grandes ejes, desviándose por rutas alternativas, menos practicables pero con un control fiscal muy inferior. Cuando la deserción adquiría un carácter mayoritario, los poderes públicos, para cortar las caídas de ingresos, canalizaban preceptivamente la circulación de mercancías por la ruta principal, aduciendo que los intereses particulares debían supeditarse al bien común.

A pesar de la multiplicación de los impuestos y derechos de paso, que elevó los costes de los viajes, la introducción de los fletes diferenciados, la creciente seguridad y el incremento, lento pero continuado, de la productividad de los medios de transporte permitieron, en la etapa final del Medievo, que la circulación de personas y mercancías, en la Corona Catalanoaragonesa, se incrementara considerablemente.

GUIDO CASTELNUOVO
Chambéry

DIFFICOLTÀ E PERICOLI DEL VIAGGIO

Viaggi e pericoli sono sempre andati, è il caso di dirlo, di pari passo. Nulla di sorprendente che le fonti basso medievali insistano su tale legame preferenziale. Così, dalla Francia, una ballata di Eustache Deschamps: «Chi non parte da casa/ senza andar in diversi paesi/ non conosce il mortal dolore/ che invade la gente che va/ i mali, i dubbi, i pericoli/ dei mari, dei fiumi e dei passi/ i linguaggi che non s'intendono/ la pena e il lavoro dei corpi» [1]. Così, dalla Toscana, il titolo stesso di una novella di Giovanni Sercambi «De periculo in itinere» [2]. Così ancora, in un altro registro documentario, la strada «pericholosa, hodiosa et male sechura» protagonista nel 1301 di un accordo fra mercanti lombardi e conti di Savoia [3].

Spazi e tempi di questa ricerca saranno europei, fra Due e Cinquecento. La geografia rimarrà occidentale, alla scoperta dei quotidiani rischi del viaggio e delle difficoltà alle quali gli utenti in movimento potevano andare incontro, *in primis* nelle montagne e nelle foreste: escluse le soste all'interno del viaggio, in alberghi, osterie e ostelli, così come i mari e i territori lontani, da pochi o da poco conosciuti, e anche le terre immaginarie con le loro imprevedibili minacce; né Gerusalemme, né Asia, né Cuccagna dunque [4].

[1] «Ceuls qui ne partent de l'ostel/ sans aller en divers pais,/ ne savent la douleur mortel/ dont gens qui vont sont envahis,/ les maux, les doubtes, les périls/ des mers, des fleuves et des pas,/ les langaiges qu'om entent pas,/ la peine et le travail des corps»: E. Deschamps, *Oeuvres complètes* (a c. di G. Raynaud), vol. 7, Paris 1891, Ballade 1311, pp. 69-70, cit. in N. Coulet, *Introduction. «S'en divers voyages n'est mis...»*, in *Voyages et voyageurs au Moyen Age*, XXVIe Congrès della S.H.M.E.S. (mai 1995), Paris 1996, pp. 9-29, cit. a p. 20, e in J. Verdon, *Voyager au Moyen Age*, Paris, 1998, p. 22.

[2] G. Sercambi, *Novelle*, a cura di G. Sinicropi, Roma-Bari 1972, 2 voll., I, *Novella 87*, pp. 380-382, studiata in G. Cherubini, *Vita trecentesca nelle novelle di Giovanni Sercambi* (1973), ora in Idem, *Signori, contadini, borghesi*, Firenze 1974, pp. 3-49, sp. alle pp. 26-27.

[3] M.C. Daviso Di Charvensod, *I pedaggi delle Alpi Occidentali nel medio evo*, Torino, 1961, doc. 14 (del 1301), pp. 430-432.

[4] Su questi temi, oltre a varie sintesi recenti (N. Ohler, *I Viaggi nel Medio Evo*, Milano 1988; H.C. Peyer, *Viaggiare nel medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, ed. it., Roma Bari 1990; M.S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte. In viaggio nel Medioevo*, Torino 1997; J. Verdon, *Voyager* ... cit.), rimando ad altre comunicazioni pubblicate in questi atti

Le eventuali specificità cronologiche del tema sono più difficili da cogliere: la lunghissima durata del binomio viaggio/pericolo mitiga infatti molte loro peculiarità. Alcune caratteristiche bassomedievali si possono tuttavia intravedere, connesse alla crescita di poteri regionali e nazionali e allo sviluppo delle politiche di strada attestate, a livelli diversi, sia da talune scelte di comunità imperniate su una professionalità stradale, sia dalle strategie comunali, principesche e pontificie, attente tanto alla sicurezza dei percorsi quanto a quella dei loro utenti [5].

A prima vista, lo studio dei rischi di viaggio sembra innanzitutto una questione di tipologia descrittiva: quali difficoltà, quando, per chi e, semmai, anche perché. Così, dalla letteratura coeva a parte della storiografia più recente, i pericoli sono spesso raggruppati in due grandi insiemi, *Natur* e *Kultur* [6]; da un lato i rischi connessi a catastrofi naturali, dalle slavine ai lupi, dalle inondazioni ai terremoti; dall'altro le minacce dovute a mano umana, rapine, guerre, imboscate. Simile, e semplice, la tipologia dei protagonisti: alle vittime, perlopiù riconosciute nei più assidui e importanti frequentatori di strade e ostelli, si contrappongono i carnefici: «robbatores stratarum» [7], «multitudo armatorum» [8], fino al *topos*, non solo

e inoltre a H.C. PEYER (a cura di), *Gastfreundschaft, Taverne und Gasthaus im Mittelalter*, München-Wien 1983; *Voyage, quête, pélerinage dans la littérature et la civilisation médiévale*, *Sénéfiance*, 2, Aix-en-Provence 1976; *Reisen und Reiseliteratur im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit*, Amsterdam-Atlanta 1992; F. CARDINI, *Gerusalemme d'oro, di rame, di luce. Pellegrini, crociati e sognatori d'Oriente fra XI e XV secolo*, Milano 1991.

[5] Si noti, ad esempio, come, fra XII e XIV secolo, le strategie stradali del papato diano l'impressione di svilupparsi e di ampliarsi: mentre il concilio lateranense del 1179 minacciava di scomunicare chi non rispettava la pace e la sicurezza degli utenti di strada – mercanti, religiosi e pellegrini –, Bonifacio VIII sceglierà, per primo, di scomunicare chi attaccava non soltanto i viandanti ma anche le infrastrutture e la sicurezza stradali: T. SZABÓ, *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, in «Quaderni storici» 61 (1986), ora in IDEM, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992, pp. 113-149, cit. a p. 119; L. FRANGIONI, *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna 1983, p. 45.

[6] Cfr., J. VERDON, *Voyager* ... cit., p. 52 e la novella di Boccaccio citata *infra*, n. 26.

[7] Esempi statutari in T. SZABÓ, *Strade e sicurezza nel territorio di Pistoia* (1977), ora in IDEM, *Comuni e politica* ... cit., pp. 127, 218-219, e in F. PARCIANELLO (a cura di), *Statuti di Rovereto del 1425 con le aggiunte dal 1434 al 1538*, Venezia 1991 («Corpus statutario delle Venezie», 9), rubrica 136, p. 137.

[8] Nel testo dell'accordo del 1301 fra il conte di Savoia e i mercanti lombardi: cfr. *supra*, nota 3.

letterario, dei «conti ladroni» e dei loro gaglioffi [9]. Gli aggrediti si distinguono dai loro aggressori prima di tutto per l'appartenenza alla *societas christiana* e alla comunità politica: ecclesiastici o laici, pellegrini o mercanti, il loro è un viaggio dell'ordine, di un ordine almeno, fatto, sempre secondo Giovanni Sercambi, di «prelati, mercatanti et altre buone persone» [10]. Alle loro spalle, spesso, un centro di potere, monastico per gli abati di Cluny nei loro viaggi alpini [11], urbano nei vari casi recensiti dalla novellistica toscana [12]. Opposta appare la situazione degli aggressori le cui gesta rinviano all'esclusione, politica e sociale, dai signori predoni boemi e toscani agli innumerevoli disperati malandrini che fanno scattare il «rumor strate rubate» degli statuti comunali [13], o al caso esemplare del friburghese Heinrich Junger, assassino quattrocentesco specializzato nell'assalto ai lombardi in transito sulle strade savoiarde [14].

Ora, l'utilità di un inquadramento descrittivo è indubbia: sapere chi corre quali rischi per mano di chi o di cosa è un passo necessario per approfondire il binomio viaggio/pericolo. Ma tale lettura non può essere né la prima né l'unica. *In primis* è necessario vagliare le fonti, perché i vari generi e autori possiedono quasi tutti i loro pericoli e le loro vittime predilette. A partire da ciò, si può prospettare una tipologia di difficoltà e disagi che distingua non solo, e non tanto, fra uomo e natura, ma tra rischi inerenti al singolo tragitto e disagi di più lunga durata, non necessariamente connessi al percorso in quanto tale. Circoscritti nel tempo e nello spazio, i primi sono, certo, in grado di complicare e talvolta di porre drammaticamente fine a un viaggio, ma non di incidere sui grandi flussi della

[9] Si vedano il conte appenninico che, con l'aiuto dei suoi scagnozzi, in un sol giorno aveva «ucciso tre preti, du' mercadanti et alcuno povero che andava accattando»: G. SERCAMBI, *Novelle* ... cit., I, Novella 38, p. 181-182; cfr. G. CHERUBINI, *Signori, contadini* ... cit., pp. 12-13.

[10] *Ibidem*; cfr. G. CHERUBINI, *Appunti sul brigantaggio in Italia alla fine del Medioevo* (1980), ora in IDEM, *Il lavoro, la taverna, la strada. Scorci di medioevo*, Napoli 1997, pp. 160-163.

[11] G. CANTARELLA, *I Cluniacensi e le Alpi*, in *Dal Piemonte all'Europa: esperienze monastiche nella società medievale*, Torino 1988 (34° Congresso storico subalpino, maggio 1985), pp. 214-227.

[12] Cfr. G. CHERUBINI, *Signori, contadini* ... cit., p. 28.

[13] T. SZABÓ, *Comuni e politica stradale* ... cit., p. 127; F. PARCIANELLO, *Statuti di Rovereto* ... cit., rubr. 84, pp. 120-121.

[14] J.F. BERGIER, *Genève et l'économie européenne de la Renaissance*, Paris 1963 («Ecole Pratique des Hautes Etudes, VIe section, Affaires et gens d'affaires», XXIX), p. 189.

mobilità di uomini, merci e bestie; essi appaiono semmai elementi fondanti della sociabilità di chi sul e del percorso vive. Gli altri disagi, invece, possono modificare durevolmente le scelte degli itinerari, intervenendo sulle gerarchie stesse della viabilità e sui nessi fra circolazione e potere. Il problema conclusivo riguarderà infatti i rapporti complessi che possono instaurarsi fra i rischi del viaggio e i protagonisti attivi su ciascun percorso; di qui, in contrappasso ai disagi degli utenti, spesso specialisti, lo sviluppo di professionisti locali del pericolo in grado di incidere sulle strutture comunitarie; di qui ancora l'accentuazione delle strategie della sicurezza e della manutenzione viarie; di qui infine l'importanza di una politica del pericolo, che, tramite un uso reiterato di difficoltà sociali e materiali, permetta di favorire una strada, o un passo, rispetto a un'altra via o a un altro colle.

Il quadro documentario relativo ai pericoli del viaggio è, nel tardo medioevo tanto ampio quanto diversificato. Generi, funzioni e pubblico non potrebbero in effetti differenziare maggiormente una novella toscana dal resoconto delle entrate di un pedaggio alpino o da una lettera di remissione regia. Distinguerei, così, almeno quattro grandi insiemi documentari connessi alle difficoltà del viaggiare: fonti letterarie e resoconti di viaggio (guide collettive o ricordi personali) [15]; fonti normative o giudiziarie promosse da un'autorità politica sovralocale (dagli statuti comunali ai decreti regi e principeschi) [16], fonti professionali di provenienza mercantile [17]; infine, fonti locali, non solo di matrice finanziaria [18].

[15] Cfr. J. Richard, *Les récits de voyages et e pélerinages*, Turnhout 1981 («Typologie des sources du moyen âge occidental», 38); P. Jeannin, *Guides de voyage et manuels pour marchands*, in J. Ceard-J.C. Margolin (a cura di), *Voyager à la Renaissance*, colloque (Tours 1983), Paris 1987, pp. 159-169; R. Stopani, *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme, Compostella*, Firenze 1991.

[16] Cfr. *supra*, nota 13 per esempi di statuti comunali e C. Gauvard, *«De grace especial». Crime, état et société en France à la fin du Moyen Age*, 2 voll., Paris 1991, per la documentazione regia francese. Si veda anche C. De Creaker-Dussart, *L'évolution du sauf-conduit dans les principautés de la Basse-Lotharingie du VIIIe au XIVe siècle*, in «Le Moyen Age», 80 (1974), pp. 185-243.

[17] A. Schulte, *Geschichte des mittelalterichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig*, 2 voll., Leipzig 1900; W. Schnyder, *Handel und Verkehr über die Bündner Pässe im Mittelalter zwischen Deutschland, der Schweiz und Oberitalien*, Zürich 1973; L. Frangioni, *Milano e le sue strade* ... cit.

[18] Numerosi esempi sabaudi, dai conti di castellania alle entrate dei pedaggi, in M.C. Daviso Di Charvensod, *I pedaggi delle Alpi* ... cit. Un inquadramento generale della tipologia documentaria riguardante i valichi svizzeri in A. Esch, *Spätmittelalterlicher Passverkehr im Alpenraum. Typologie der Quellen*, in Idem, *Alltag der Entscheidung. Beiträge zur Geschichte der Schweiz an der Wende vom Mittelalter zur Neuzeit*, Bern-Stuttgart-Wien 1998, pp. 173-248.

Fra di esse, i centri d'interesse, i tipi di funzioni e gli usi di modelli e di stereotipi sono assai differenziati [19]. Così, a un'unità di spazio, locale per i conti di pedaggi o regionale nel caso degli statuti comunali o principeschi, si contrappone il perenne movimento dei ricordi e delle guide di viaggio: in un caso impariamo a riconoscere, anche su una lunga durata, i pericoli propri di un'area geografica definita [20], nell'altro seguiamo, a volte con il cuore in gola, «l'andare per lo mondo a cercare la ventura» del protagonista, qui Bonaccorso Pitti [21]. Altrettanto forte può essere la distanza fra una fonte che attinge, sviluppandolo, a un immaginario collettivo, anche settoriale nel caso della Novellistica, per (ri)costruire figure emblematiche di viaggiatori volti ad affrontare pericoli subito riconoscibili, e altri tipi documentari più interessati al rendimento economico di un'area di passaggio o alla repressione di comportamenti devianti connessi al viaggio.

Certo, in tutti questi casi, difficoltà e pericoli possono occupare il centro dalla scena, per ragioni e con funzioni tuttavia spesso diverse. Nelle fonti letterarie, e, in parte, anche nei ricordi personali di viaggio, l'insistenza sulle difficoltà e i disagi dei viaggiatori è direttamente connessa al superamento dei vari pericoli descritti. L'*imitatio Christi* e il percorso penitenziale dei pellegrini [22], l'itinerario salvifico e morale degli eroi cortesi, da Yvain a Parzifal [23], le

[19] Per un caso analogo di tipologie complesse, si veda l'intervento di Giovanna Petti Balbi su viaggi e studenti, qui alle pp. 299-316.

[20] Due esempi fra tanti: nell'Italia comunale le difficoltà connesse alla dorsale appenninica, fra Bologna e la Toscana, ripetutamente studiata da T. Szabó, *Comuni e politica stradale* ... cit., e presenti sin dalla novellistica trecentesca (la novella «De periculo in itinere», *supra*, nota 2., si svolge proprio nei pressi di un «malo passo» nel tratto Bologna-Firenze); Oltralpe, i pericoli montani del Vallese e dell'alta valle del Rodano: M.C. Daviso Di Charvensod, *La route du Valais au XIVe siècle*, in «Revue Suisse d'Histoire», 1 (1951), pp. 546-561; F. Morenzoni, *Le mouvement commercial au péage de Saint-Maurice d'Agaune à la fin du Moyen Age*, in «Revue Historique», 585 (1993), pp. 4-63.

[21] Bonaccorso Pitti, *Ricordi*, in V. Branca (a cura di), *Mercanti e scrittori. Ricordi nella Firenze tra Medioevo e Rinascimento*, Milano 1986, pp. 362, 365.

[22] F. Cardini, *Gerusalemme d'oro* ... cit., p. 148.

[23] Cfr. J. Le Goff, *Abbozzo di analisi di un romanzo cortese* (1973), in Idem, *Il meraviglioso e il quotidiano nell'Occidente medievale*, Roma-Bari 1981, pp. 108-143.

insidie che costantemente incombono sui protagonisti della Novellistica, sono elementi insostituibili delle singole strutture narrative, tappe di passaggio, a volte tragiche ma più spesso felicemente superate. È dunque necessario che tali pericoli siano al contempo temibili e riconoscibili, e che, alla fine della storia, al termine del viaggio, queste difficoltà altro non siano che moniti e ricordi. Apparentemente, nulla di più lontano dai disagi quotidiani registrati nella documentazione locale: fattuali e impreviste, le loro difficoltà devono ancora essere rimosse, la fine della storia non è già stata scritta, come nel caso della grande pietra caduta nel 1380 nel mezzo della strada del San Bernardo, presso di pedaggio di Bard, «qui turbabat bestias et gentes ita quod transire non poterant absque magna pena et difficultate» [24]. Potremmo quasi dire che, a seconda delle fonti, il pericolo guarda al passato o scruta il futuro; comunque sia, possiamo senz'altro notare che, fra un *corpus* documentario e l'altro, fisionomia e conseguenze dei rischi di viaggio tendono spesso a differenziarsi. Approfondiamo due casi esemplari che permettono tanto di sottolineare le distinzioni quanto di cogliere le convergenze fra pericoli narrati e pericoli vissuti.

Dalla letteratura alle fonti documentarie, ovunque sembrano emergere alcuni luoghi privilegiati dei pericoli di viaggio: da un lato la foresta e la sua «selva oscura», d'altra parte le montagne e i loro «mali passi». Ma davvero si tratta di paradigmi univoci e coerenti? Simbolo dell'alterità e dell'ignoto, al contempo rifugio e deserto, la foresta perigliosa ha un lunghissimo *pedigree* letterario [25]. Per un viaggiatore solitario, traversarla significa dovere, quasi necessariamente, affrontarne i pericoli, naturali, animali, soprattutto umani. Così, due delle novelle più 'viaggiatrici' di Boccaccio e Sercambi hanno come protagonista la foresta e i suoi problemi. Nella prima, Pietro Boccamazza e la sua amica, l'Agnolella, persi nei castelli romani e assaliti da dodici fanti usciti da un «castelletto», si dividono. Non a caso l'Agnolella «verso una selva grandissima volse il suo ronzino». Pietro si butta alla sua ricerca, ma, «non veggendo per la selva né via né sentiero, né pedata di caval conoscendovi» e

[24] M.C. Daviso Di Charvensod, *I pedaggi* ... cit., doc. 27, pp. 449-450.

[25] Si veda, fra gli altri, J. Le Goff, *Il deserto-foresta nell'Occidente medievale*, in Idem, *Il meraviglioso* ... cit., pp. 25-50, sp. p. 38; J.L. Gaulin, *Il bosco nella trattatistica medievale* e P. Golinelli, *Tra realtà e metafora: il bosco nell'immaginario letterario medievale*, in B. Andreolli-M. Montanari (a cura di), *Il bosco nel medioevo*, Bologna 1988, rispettivamente pp. 83-96 e 97-123.

notando l'avvicinarsi della notte, si accampa alla bell'e meglio su una quercia «per non essere dalle fiere divorato». Scelta oculata la sua, che nella notte arrivano «ben venti lupi» che fanno un sol boccone del suo povero ronzino. Al mattino, *happy end*: uscito dalla foresta, Pietro si ricongiunge alla sua bella che già dalla sera precedente si era rifugiata in un vicino castello [26]. Entrambi ritrovano così la società dalla quale, persi nei meandri forestali, avevano rischiato di allontanarsi. Paradigma di quasi tutti i pericoli possibili – inseguimento di signori ladroni, perdita della strada, attacco di animali feroci – la foresta di Boccaccio è laziale; quella di Sercambi invece, si trova in Francia, nell'Artois: più umanizzata – appartiene a una deliziosa contessa – essa non è tuttavia meno rischiosa. Vi abitano, e la infestano, «moltissimi ladri e malandrini» che vivono rovesciando l'ordine del creato, come quel rubatore che «si ponea in sulla strada che al lato del bosco era, in forma di un romeo povero che accattasse» [27]. Con la presenza di bande di malfattori e con i loro sotterfugi sociali – falsi pellegrini qui, falsi mercanti altrove [28] –, il quadro è pressoché completo: per chi viaggia la foresta è la quintessenza del pericolo; opposta e speculare alla città, essa è certo abitata, ma abitata male, da aggressori e trasgressori di ogni *status* sociale. Che questa paura non fosse un semplice *topos* narrativo, lo pensava anche l'Anonimo Romano esaltando Cola di Rienzo, grazie al quale «le selve si comenzarono ad alegrare, perché in esse non si trovava latrone» [29].

Del resto, almeno a prima vista, il timore della foresta è da tutti condiviso, panico e selva fanno tutt'uno. Siamo in Francia, alla metà del luglio 1390. Un inviato di Carlo VI deve portare alcune lettere al duca di Berry e al suo cancelliere Simon de Cramaud, vescovo di Poitiers in attesa di una nomina arcivescovile a Sens. Racconta il messaggero: lui e i suoi compagni erano stati assaliti da quattro loschi individui nel mezzo della foresta fra Tours e Châtellerault. Sceso di sella per difendersi, il suo cavallo fuggì nei

[26] G. Boccaccio, *Decameron*, V, 3; cfr. V. Branca, *Boccaccio medievale, e nuovi studi sul Decameron*, Firenze 1990[7], p. 171.

[27] G. Sercambi, *Novelle* ... cit., I, Novella 87, pp. 385-387.

[28] Cfr. G. Cherubini, *Signori, contadini* ... cit., p. 27; Y. Dossat, *Types exceptionnels de pèlerins: l'hérétique, le voyageur déguisé, le professionnel*, in «Cahiers de Fanjeaux», 15,. *Le pélerinage*, Toulouse 1980, pp. 207-225; H. Zaremska, *Les bannis au Moyen Age*, Paris 1996, pp. 164-169 (tra Polonia, Boemia e Slovacchia).

[29] Anonimo Romano, *Cronica. Vita di Cola di Rienzo*, a cura di E. Mazzali, Milano 1991, cap. 18, p. 203.

boschi. Risolto lo scontro a proprio favore, l'uomo si mise alla ricerca del ronzino che ritrovò a più di due leghe di distanza, ma senza le lettere che «etoient perdues et demourees oudit bois». Seppur disperato, il messaggero non osò ritornare sui suoi passi per cercarle, «pour doubte que il n'eust rencontré des larrons et mauvaises gens». Fin qui tutto normale, sembra la versione francese e giudiziaria della «selva oscura» toscana, giudiziaria infatti, perché il messaggero era sotto processo al Châtelet: le lettere perse avrebbero rimesso in discussione la nomina del protetto del duca di Berry all'autorevole scranno metropolitano di Sens. Ma qui, d'un tratto, tutto si sfalda. Pierre Fournet, questo il nome dell'inviato, aveva attinto al timore della foresta, proprio perché tema ben presente nell'immaginario collettivo, per dare una spiegazione plausibile alla perdita delle lettere. Era tutto falso: lo scrivano del Châtelet annotava a margine della deposizione «dont il n'est pas à croire», non bisognava credergli; la scomparsa delle istruzioni regie nulla aveva a che fare con qualsivoglia ladrone di bosco, era una semplice manovra politica destinata a favorire, a scapito di altre fazioni, il partito del duca di Berry [30].

Ecco dunque un paragone, fra le novelle urbane e il racconto di un messaggero, che attesta, è vero, il radicamento di uno stereotipo negativo connesso alla foresta e ai suoi rischi, ma che permette anche di circoscrivere la sua influenza, riducendo così a più accettabili proporzioni il tasso di pericolosità del bosco trecentesco. Cosa dire, allora, dell'altro grande paradigma dei pericoli del viaggio, quello montano?

«Su questa montagna, mai alcun uomo ha abitato, mai alcun figlio d'uomo ha osato salire, perché è troppo alta e il cammino vi è troppo duro e difficile». Ma ecco l'eroe, che punta, con due compagni, all'ascesa. A metà strada «cominciarono a sentire i brontolii del tuono, orribili, terrificanti. Si vedevano fulmini folgoranti, mentre si abbattevano bufere di grandine e di pioggia». Abbandonato dai due compari, prostrati dall'orrore, l'eroe prosegue da solo, malgrado tutto. Raggiunta, dopo molte difficoltà, la cima, egli trova un laghetto. Vi getta un sasso, ed ecco uscirne «un drago, orribile e di enorme stazza, che si mise a volare nell'aria e il cui respiro riempiva il cielo di tenebre e di oscurità». La montagna

[30] H. DUPLÈS-AGIER (a cura di), *Registre criminel du Châtelet de Paris (1389-1392)*, 2 voll., Paris 1861, 1864, I, p. 171, documento analizzato da C. GAUVARD, «*De grace especial*» ... cit., pp. 292-293.

è pirenaica, il Canigou; l'eroe il re d'Aragona, Pietro III; l'autore Salimbene; la funzione del suo *exemplum* montano, una metafora del potere regio atta ad illustrare la virtù e il valore dei cuori nobili [31].

Escluso, seppur con qualche rimpianto, il drago, il quadro alpino che emerge dai resoconti dei viaggiatori occasionali non sembra discostarsi troppo dal semi-immaginario Canigou francescano. Dall'immenso timore degli abati cluniacensi dell'XI e XII secolo, al reiterato binomio novellistico «malo passo»/ladroni, fino al truce racconto di due fratelli friulani che, nel 1428, sul tratto fra Spilimbergo e Innsbruck, avevano dovuto imboccare una «pessima via, nam est montuosa, limosa et lapidosa» dalle precipitose discese, sempre accompagnati da una «maxima nix et pluvia et malum tempus» [32]: in tutti questi casi, la montagna e i suoi passi si ergono come ulteriori paradigmi del pericolo in viaggio. Ancora una volta, tuttavia, se cambiamo osservatorio e ci avviciniamo agli *habitués* dei monti, o meglio dei valichi, e alle loro fonti, la montagna cambia tonalità.

Pericolosa, essa lo è, e lo resta; è un dato di fatto, tranquillamente esposto anche nelle guide dei pellegrini e nei conti dei pedaggi, che ricordano, fra Tre e Quattrocento, la ovvia presenza, sui passi alpini, nei pressi ad esempio degli ospizi del Moncenisio e del San Bernardo, di piccole cappelle destinate a raccogliere, durante l'inverno, i cadaveri congelati delle vittime di valanghe, slavine, intemperie. El Charnaio, si chiama, secondo due itinerari per Compostella, la cappella del Moncenisio [33]; quella del San Bernardo

[31] SALIMBENE DE ADAM, *Cronica*, ed. G. SCALIA, 2 voll., Bari 1966 («Scrittori d'Italia», 232-233), II, pp. 868-9, studiato da J. BERLIOZ, *Pouvoir royal, montagne e cataclysmes: Pierre III d'Aragon et le «mont ténébreux»* (1990), ora in IDEM, *Catastrophes naturelles et calamités au Moyen Age*, Firenze 1998, pp. 183-196 cfr. anche O. GUYOTJEANNIN, *Salimbene de Adam. Un chroniqueur franciscain*, Turnhout 1995, pp. 281-283.

[32] Cfr., con altri esempi, H. ZUG TUCCI, *La Germania dei viaggiatori italiani*, in S. GENSINI (a cura di), *Europa e Mediterraneo tra Medioevo e prima età moderna* (Centro studi sulla civiltà del tardo Medioevo, San Miniato, «Collana di Studi e ricerche» 4), Pisa 1991, pp. 181-206, cit. alle pp. 200-201.

[33] Sul Moncenisio e "El Charnaio", M. DAMONTE, *Da Firenze a Santiago di Compostella. Itinerario di un anonimo pellegrino nell'anno 1477*, in «Studi Medievali», 13 (1972), pp. 1043-1067, cit. a p. 1054 (ripreso in R. STOPANI, *Le vie del pellegrinaggio* ... cit., pp. 145-158): «Elcharnaio, uno spedaluzzo in sul piano del monte dove si mettono quelli che muoiono nella neve per mali tempi» (p. 151); R. DELFIOL, *Un altro «itinerario» tardo-quattrocentesco da Firenze a Santiago di Compostella*, in «Archivio Storico Italiano», 137 (1979), pp. 599-613: «e in sul

è stata ancora usata circa dieci anni fa. A questi notissimi rischi invernali bisogna aggiungere, sottolineandoli, i problemi che sorgono più a valle, connessi al disgelo primaverile e, in minor misura, ai temporali autunnali: torrenti ingrossati, inondazioni ripetute, ponti distrutti [34]. Per riprendere l'immagine utilizzata in altro contesto da Masuccio Salernitano, poteva allora levarsi «tanta contrarietà di venti e folta grandina e spaventevoli troni e fulgori, che parea che la machina mundiale tutta insieme se volesse venire giù» [35].

Ciononostante, tutti questi pericoli e altri ancora sono per un verso circoscritti nel tempo e nello spazio, e d'altra parte conosciuti, quasi attesi. Tranne per chi rimaneva sepolto dalle valanghe o per altre ragioni trasportato in una delle suddette cappelle, non si trattava di difficoltà insormontabili. Mi spiego, il transito attraverso i valichi montani rimaneva aperto in qualsiasi stagione, come attesta l'elevato volume del traffico mercantile registrato anche in pieno inverno al pedaggio di Saint Maurice, sulla duplice via del San Bernardo e del Sempione [36]. Al massimo, mercanti e prelati, pellegrini e ufficiali, aspettavano alcuni giorni, ma alfine passavano, spesso con l'aiuto di professionisti locali del viaggio di cui riparlerò [37]. Qualche esempio. Negli inverni più nevosi, sull'Appen-

Monsanese si trova quello carnaio de morti che si truovano nella neve; e vuolsi guardare a passare con buon tempo» (p. 603); A. Esch, *Alltag der Entscheidung* ... cit., p. 195 che ricorda il commento di un pellegrino francese del 1480: «et après que les neiges sont consummez par plye ou challeur, on trouve les mors et les porte en la logette que on appelle la chapelle des transiss du mont Senys». Sulla cappella del San Bernardo, L. Quaglia, *Les comptes de l'Hospice du Grand-Saint-Bernard, 1397-1477*, in «Vallesia», 28 (1973), pp. 1-162 e 30 (1975), pp. 171-384, doc. 334.

[34] Cfr. G. Castelnuovo, *Tempi, distanze e percorsi in montagna*, in *Spazi, tempi, misure e percorsi nell'Europa del Bassomedioevo*, Atti del XXXII Convegno storico internazionale dell'Accademia Tudertina-Centro Italiano di Studi sul Basso Medioevo (Todi ottobre 1995), Spoleto 1996, pp. 211-236, esempi e bibliografia alpina alle pp. 226, 228.

[35] Masuccio Salernitano, *Il Novellino*, a cura di A. Mauro, Bari 1940, Novella XXXI.

[36] Cfr. M.C. Daviso Di Charvensod, *La route du Valais* ... cit., Idem, *I pedaggi delle Alpi* ... cit.; F. Morenzoni, *Le mouvement commercial* ... cit. Del resto, una delle quattro fiere annuali di Ginevra si svolgeva fra gennaio e febbraio: J.F. Bergier, *Genève et l'économie* ... cit., p. 131.

[37] Cfr., a titolo d'esempio, A. Esch, *Marcher à travers la montagne. Des mémoires bernois sur les frais de guerre comme source pour l'histoire de la traversée des Alpes au début du XVIe siècle*, in M. Körner-F. Walter (a cura di), *Quand la Montagne aussi a une Histoire. Mélanges offerts à Jean-François Bergier*, Berne-Stuttgart-Vienne 1996, pp. 254-264. Sui professionisti, *infra* nn. 50, 53, 57.

nino tosco-emiliano, nel Briançonnais o nel Vallese, si organizzavano battute di spalatori, che potevano comprendere oltre duecento persone [38]. Nel novembre 1405, un inviato del conte di Savoia, nel prepararsi a passare il Moncenisio, acquistava 24 chiodi per il suo cavallo e 2 paia di galosce; egli affittava inoltre una seconda bestia, probabilmente un mulo, mentre affidava il suo baule a un marrone, trasportatore professionista [39]. Sempre in ambito sabaudo, infine, gli statuti ducali del 1430 obbligavano i castellani principeschi a fare due ispezioni annuali, a marzo e a settembre, per assicurare l'adeguata manutenzione delle strade pubbliche poste sotto il loro controllo [40].

Tutto questo andare per monti e foreste per insistere su due aspetti, correlati, dei pericoli stradali: il problema delle fonti e la tipologia delle difficoltà connesse al viaggio e ai suoi utenti.

Sulle fonti, solo un'ultima aggiunta. In montagna, le differenze dipendono spesso dall'esperienza dell'autore e dal luogo di provenienza del documento. Più ci si avvicina all'arco alpino più lo stereotipo della montagna inaccessibile sbiadisce, lasciando il posto a valichi perennemente traversati. Nella propria autobiografia cinquecentesca, Thomas Platter, umanista svizzero autodidatta originario di un villaggio montanaro del Vallese, ricorda le sue molte visite alpine. Pur non nascondendo le difficoltà del cammino – una volta era quasi morto assiderato, un'altra aveva a lungo temuto di non riuscire a passare il Grimsel assieme sua moglie, nata, lei, in pianura –, Platter, nel ripercorrere i pericoli corsi, non si sofferma certo sulle montagne, bensì sulle acque, e innanzitutto sui laghi, di Costanza, di Lucerna, altrove. Per questo vallesano le

[38] T. Szabó, *Comuni e politica* ... cit., p. 148; T. Sclafert, *Les routes du Dauphiné et de la Provence sous l'influence du séjour des Papes à Avignon*, in «Annales d'histoire économique et sociale», 1 (1929), pp. 183-192, cit. a p. 184; M.C. Daviso Di Charvensod, *La route du Valais* ... cit., p. 552. Nel Queyras del primo Quattrocento, «rovine e valanghe cadono dall'alto [...] e quando bisogna uscire dalla valle, le rovine e le nevi ostruiscono i cammini e nessuno può uscire con il bestiame, e sempre per cinque mesi, se non con grande pericolo e difficoltà». Così la comunità locale perora la sua causa di fronte al commissario fiscale del Delfino; muoversi è «difficile, periglioso e terribile» ma certo non impossibile: revisione dei fuochi del 1433 citata in J. Tivollier-P. Isnel, *Le Queyras, Hautes-Alpes*, 2 voll., Gap 1938, pp. 109-110.

[39] M. Bruchet, *Le château de Ripaille*, Paris 1907, doc. 13, p. 329.

[40] *Decreta Sabaudiae Ducalia*, Glashütten-Taunus 1973, edizione anastatica di una versione del 1477, f. 60v-62; cfr. H.G. Castelnuovo, *Tempi, distanze* ... cit., p. 230.

difficoltà montane erano conosciute, dunque risolvibili, non così i rischi delle traversate, fluviali o lacustri [41].

Quali dunque queste difficoltà di viaggio, quali le loro gerarchie? Che si guardi alle montagne o alle foreste, ai loro pericoli naturali o ai loro cattivi incontri, si tratta pur sempre di rischi circoscritti, se non noti almeno prevedibili, forse anche il drago del Canigou. Nessun problema era considerato, a priori, insormontabile. Le foreste erano attraversate, semmai in gruppo o sotto scorta [42]; quanto ai valichi e ai loro itinerari, l'istituzione duecentesca sulla strada della Cisa di un servizio continuativo di manutenzione e di guardia [43], o l'accordo del 1219 tra il vescovo di Coira e il comune comasco dove si prevedeva che la strada «ex utraque parte debet esse aperta et secura» [44], sono altrettanti esempi che rimandano a una volontà politica di assicurare al meglio la viabilità montana.

Tali pericoli puntuali non mettevano dunque in discussione i viaggi in quanto tali; essi potevano semmai favorire, lo vedremo fra breve, lo sviluppo di una specifica professionalità locale legata alle difficoltà del transito. Se tuttavia guardiamo ai conti di pedaggi alpini o alla corrispondenza mercantile, notiamo l'esistenza di disagi di medio periodo, in grado, questa volta davvero, di bloccare il passaggio di uomini e merci. Tra la fine del Trecento e il terzo decennio del Quattrocento, il pedaggiatore di Sembrancher, sul versante nord del Gran San Bernardo, nota più volte che «i mercanti di Lombardia hanno smesso di venire a comprare le bestie in questa castellania», oppure, nel 1426, che «non sono venuti in questo luogo e non vi sono nemmeno transitati» [45]. Sono dunque questi i pericoli che impediscono viaggi e traffici e contro i quali le consuete misure di sicurezza e di manutenzione sembrano inefficaci. Di cosa si tratta? Sono difficoltà non direttamente connesse alla natura del terreno, allo stato della viabilità, in breve all'ambito ristretto del

[41] T. Platter, *La mia vita*, ed.it. a cura di G.O. Bravi, Bergamo 1988, pp. 86, 138. Cfr. E. Le Roy Ladurie, *Le siècle des Platter, 1499-1628*, I, *Le mendiant et le professeur*, Paris 1995.

[42] Cfr. A. Demurger, *Les déplacements professionnels des agents du roi, v. 1380-v. 1410*, in *Voyages et voyageurs* ... cit., 103-121, sp. pp. 115-116.

[43] T. Szabó, *Comuni e politica* ... cit., pp. 132-133.

[44] J. Riedmann, *Vie di comunicazione, mezzi di trasporto*, in S. De Rachewitz-J. Riedmann (a cura di), *Comunicazione e mobilità nel Medioevo*, Atti del convegno (Schloss Tyrol maggio 1994), ed. it., Bologna 1997, pp. 109-134, cit. a p. 117.

[45] P. Dubuis, *Une économie alpine à la fin du moyen âge. Orsières, l'Entremont et les régions voisines. 1250-1500*, 2 voll., Sion 1990 («Cahiers de Vallesia», 1), I, pp. 270-272.

viaggio. Può essere un'epidemia, come la peste, attiva in Valle d'Aosta negli anni Novanta del XIV secolo; più spesso si tratta di conflitti, economici quando i duchi milanesi proibiscono ai loro mercanti l'acquisto di bestiame sabaudo, militari quando si temono le scorrerie mercenarie – dal Delfinato alla Boemia –, o le imprevedibili azioni di capitani di guerra, quale Facino Cane nel Piemonte di fine Trecento [46]. Un mercante toscano attivo sulla tratta Milano-Francia scrive, nel 1394, che «per questa chagione niuno si poe mettere a chamino no' fosse rubato» [47]: la via di Avigliana verso il Moncenisio e il Monginevro rischiava così di chiudersi al traffico, e, dunque, di perdere parte della propria importanza politica e commerciale. In questo contesto, la strada «pericholosa, hodiosa et male sechura» evocata in introduzione [48] acquista un altro significato: le difficoltà ricordate dall'inviato sabaudo non sono in verità alpine, sono politiche. Non di problemi montani si tratta, bensì di rivalità commerciali. I disagi stradali adombrati nel testo servono per opporre ai «futura pericula» che certo attendono i mercanti nel caso continuino a privilegiare l'itinerario viennese e delfinale, esterno ai territori principeschi, nuove proposte di viaggio comitali che garantiranno loro, al posto di truci imboscate armate, «securitatem, graciam et favorem» in tutte le terre sabaude.

Attraverso quest'esempio di pericoli politici, le difficoltà del viaggio e le loro varie tipologie lasciano il posto all'ultima parte della mia relazione che si sforzerà di mettere a fuoco i possibili legami fra i problemi di chi viaggia, le scelte di chi vive del viaggio e le strategie stradali di chi controlla gli itinerari, parlando così tanto dei professionisti del rischio quanto delle politiche del pericolo.

Negli ultimi secoli del medioevo, i protagonisti privilegiati del viaggio sembrano diventare i mercanti. Questione di fonti, certo,

[46] *Ibidem*; L. Frangioni, *Milano e le sue strade* ... cit., pp. 45-49, 75-80; H. Zaremska, *Les bannis* ... cit., pp. 101-102, 162-64; nel disastrato Queyras del 1433 (*supra*, nota 38), il commissario chiede ai rappresentanti della comunità perché, malgrado tutto, essi restassero sul posto; gli fu, tra l'altro, risposto: «perché in Piemonte, in tempo di guerra, essi non sono altrettanto al sicuro che nel Queyras medesimo» (J. Tivollier-P. Isnel, *Le Queyras* ... cit., p. 111) Sull'incidenza degli eserciti nei disagi di viaggio cfr. adesso la comunicazione di Nadia Covini in questo stesso convegno, qui alle pp. 227-266.

[47] *Archivio Datini di Prato*, n. 531, lettera citata in L. Frangioni, *Milano e le sue strade* ... cit., p. 75.

[48] *Supra*, nota 3.

almeno in parte, dato che la documentazione commerciale, in pieno sviluppo, è proprio quella maggiormente studiata. Nel ripercorre alcuni dei casi citati, si può dunque pensare all'apparizione di veri pericoli dei professionisti, che toccano in prima persona proprio i mercanti e le loro merci, dalle aggressioni boschive ai blocchi militari. In verità, e quasi tutte le relazioni del convegno lo hanno ricordato, gli utenti stradali rimanevano assai diversificati, come, del resto, gli itinerari da loro privilegiati [49].

Le difficoltà, talvolta specializzate, del viaggio, comportano così frequenti ricorsi alla prestazione di servizi locali. Nei più ardui tratti di strada, non solo montani, sono presenti guide esperte, specialisti del transito e della comunicazione linguistica [50]. Un caso esemplare riguarda, secondo Froissart, le sorti della guerra dei Cent'Anni. Siamo nell'agosto 1346: da tempo accampato sulle rive della Somme, l'esercito inglese cercava invano un guado non sorvegliato. La ricerca portò i suoi frutti quando Edoardo III ricorse a un suo prigioniero, assai pratico della zona, che permise all'intera armata di raggiungere, indisturbata, l'altra sponda. Questo exploit fluviale ebbe, da subito, una duplice conseguenza. Tre giorni dopo gli Inglesi sbaragliavano a Crécy

[49] Nelle Alpi si sviluppano così percorsi specializzati a seconda degli utenti, quali le strade «marchandeas et franciscas» dei Grigioni, ricollegabili le une ai maggiori itinerari commerciali, le altre a passaggi innanzitutto di pellegrinaggio; ad esse si aggiunga un ulteriore tipo di valichi, locali, di transumanza e di migrazioni valligiane: cfr. G. CASTELNUOVO, *Tempi, distanze* ... cit., pp. 222-226.

[50] I marroni, esperti del transito montano attivi nelle Alpi occidentali, sono così ricordati, nel 1432, da Bertrandon de la Broquère, in viaggio verso la Terrasanta: «Et quant j'eus passé grant pays de montaignes, je vins au pié de la plus grande et la plus haulte de toutes que on nomme le mont Senys qui est moult perilleux à passer en temps de grans neiges pour deux raysons, ce dient ceulx du pays. L'une, pour ce que lors, il fault avoir bonnes guydes qu'ilz appellent marrons, pour trouver le chemin qui est couvert, affin qu'on ne se perde; l'autre raison, pour ce que faire voix estonne la montaigne et faict cheoir en bas la neige en grande impétuosité, ce dient lesdictz marrons. Et pour ce, nous deffendirent ils le haut parler et faire voix» (cit. in R. STOPANI, *Le vie di pellegrinaggio* ... cit., p. 140); M.C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi* ... cit., p. 55; E.E. GERBORE, *Une communauté sur la route du Mont-Joux au bas Moyen Age: l'exemple d'Etroubles*, in P. DUBUIS (a cura di), *Ceux qui passent et ceux qui restent. Etudes sur les trafics transalpins et leur impact local*, Actes du colloque (Bourg-Saint-Pierre, septembre 1988), Grand-Saint-Bernard, 1989, pp. 57-75. Più in generale, A. JORIS, «*Suivez le guide!*», in «Le Moyen Age», 98 (1992), pp. 5-15 e N. COULET, *Introduction* ... cit., sp. a p. 23; H. ZUG TUCCI, *La Germania dei viaggiatori* ... cit., p. 205.

l'esercito valois e, immediatamente, Edoardo liberava il «varlet, qui le passage lui avoit enseignez» [51].

In un contesto più durevole e in ambito ancora una volta montano, le guide locali, in grado di adoperarsi anche come ciceroni e traduttori, possono svolgere funzioni di primo piano all'interno della loro comunità. In prossimità dei maggiori valichi alpini occidentali, operano sin dall'alto medioevo i marroni, attivi da ottobre a maggio e che abbiamo già visto assistere vari utenti di strada. Veri professionisti generici del trasporto, essi partecipano alle *élites* locali: sono i «marrones et burgenses» degli statuti di Saint-Rhémy [52]. Nelle Alpi centrali e orientali invece, quest'offerta, più tarda, sembra tendere a una maggiore specializzazione: si tratta allora di «portae», di «fagiae», di «Susten», associazioni di trasportatori professionisti direttamente connesse ai grandi flussi del traffico commerciale [53]. Nel caso grigionese, solo gli itinerari mercantili dispongono di tali prestazioni, ad esclusione, sino in pieno Quattrocento, della strada dello Spluga, la cosiddetta Viamala: soltanto dal momento in cui, nel 1473, la strada cambiò status e funzione, diventando carrozzabile, comparvero le prime «porte» valligiane [54].

L'esistenza di corporazioni, spesso monopolistiche, volte ad appianare concreti problemi del viaggio, ha una duplice conseguenza sui rapporti fra gli utenti stradali e le popolazioni locali. Per un verso i legami preferenziali tra comunità stanziali e viaggiatori di passaggio, spesso mercanti, ne escono rafforzati, attraverso uno scambio reiterato di denaro e servizi. Al contempo, tuttavia, si sviluppano nuove concorrenze e difficoltà, di tipo economico e sociale. Può così capitare che un mutamento di funzioni stradali precipiti un conflitto latente: nel Giura meridionale della seconda metà del Trecento, gli abati del monastero di Saint-Claude intendono consolidare i loro legami commerciali con la regione del Lemano.

[51] J. FROISSART, *Chroniques*, a cura di S. LUCE, 3 voll., Paris 1872, I, capp. 268 e 271, pp. 158-161 (cfr. anche J. FROISSART, *Chroniques de Flandres, de Hainaut et d'Artois au temps de la guerre de Cent Ans*, trad. D. POULET, Troesnes 1986, pp. 70, 73) cit. in A. JORIS, «*Suivez le guide!*» ... cit., p. 11.

[52] E.E. GERBORE, *Une communauté sur la route* ... cit., p. 56 e *supra*, nota 50.

[53] In ultimo G. CASTELNUOVO, *Tempi, distanze* ... cit., pp. 224-230 con bibliografia; cfr. anche J.F. BERGIER, *Genève et l'économie* ... cit., p. 195 e *infra*, nota 57.

[54] A. SCHULTE, *Geschichte* ... cit., I, p. 31 e. II, doc. 685, p. 399; G. WIELICH, *Das Locarnese im Altertum und Mittelalter. Ein Beitrag zur Geschichte des Kantons Tessin*, Bern 1970, p. 595; W. SCHNYDER, *Handel und Verkehr* ... cit., doc. 551, p. 343.

Sono così aperte nuove vie di transito montane, nello specifico quella del colle della Faucille. Le prime attestazioni della nuova mulattiera sono conflittuali: nel 1389 la gente di Gex e di Nyon, pienamente appoggiata dalle loro autorità, arresta uomini e bestie che, a nome del monastero, trasportavano vino da Gex a Saint-Claude. Gli abati, infatti, volevano impedire alle comunità locali l'uso dei loro prati e boschi ancestrali per sostituirle con nuovi utenti del percorso, i mercanti e i loro vetturali [55]. Ecco dunque un caso di difficoltà di viaggio conseguente alla contrapposizione di due scelte viarie concorrenti: utenza locale e funzione internazionale.

Difficoltà di transito e perturbazioni del traffico potevano anche dipendere da un'esasperata concorrenza interna alle corporazioni di trasporto locali. Così, in Friuli, lo scontro tra le comunità di Venzone e Gemona sfociò in un vero sabotaggio stradale. Nel 1363, i Gemonesi decisero di porre freno alla sempre più temibile concorrenza dei loro vicini. Questi ultimi infatti, approfittando di una morfologia favorevole – una dura salita portava a Gemona –, stavano riuscendo a invertire a proprio favore i flussi del traffico. Ecco allora gli abitanti di Gemona scavare un fossato che sbarrasse la strada di Venzone, obbligando così gli utenti a ripiegare sull'antico itinerario loro favorevole [56].

Un altro aspetto dell'incidenza delle vie di transito e dei loro pericoli sulle società locali riguarda l'influenza delle associazioni di trasportatori sulle strutture stesse delle comunità alpine e valligiane. Lo ricordano, fra l'altro, la preponderanza delle rubriche connesse alle attività del viaggio che si trovano nei vari statuti di valle, dall'Ossola alla Leventina [57]. Questo nesso fra presenza di professionisti del pericolo e sviluppo politico delle comunità è, a volte, molto chiaro. Nei Grigioni, il peso crescente delle tre Leghe è attestato, nel 1450, proprio da un loro patto politico-militare centrato sulle garanzie stradali che tutte e tre le Leghe intendevano fornire ai viaggiatori, di modo che «mercanti e altri gentiluomini» si convincessero di poter attraversare i Grigioni senza pericolo alcuno [58].

[55] V. Chomel-J. Ebersolt, *Cinq siècles de circulation internationale vus de Jougne*, Paris 1951 («Ecole Pratique des Hautes Etudes, VIe section, Ports, routes et trafics», II), p. 113, sp. nota 18.

[56] D. Degrassi, *L'economia del tardo medioevo*, in P. Cammarosano-F. De Vitt-D. Degrassi, *Storia della società friulana. Il medioevo*, Udine 1988, p. 313.

[57] M.C. Daviso Di Charvensod, *I pedaggi delle Alpi* ... cit, sp. p. 55-58; P. Caroni, *Dorfgemeinschaft und Säumergenossenschaft in der mittelalterischen und neuzeitlichen Schweiz*, in *Nur Ökonomie ist keine Ökonomie. Festgabe zum 70. Geburtstag von B.M. Biucchi*, Bern-Stuttgart 1978, pp. 79-127; G. Soldi Rondinini, *Le vie transalpine del commercio milanese dal sec. XIII al XV*, in *Felix olim Lombardia. Studi di storia padana dagli allievi a Giuseppe Martini*, Milano 1978, pp. 343-483, sp. alle pp. 442-446; L. Frangioni, *Milano e le sue strade* ... cit., sp. alle pp. 101-105. Per un esempio comunale italiano: T. Szabó, *La rete stradale del contado di Siena. Legislazione statutaria e amministrazione comunale nel Duecento* (1975), ora in T. Szabó, *Comuni e politica stradale* ... cit., pp. 151-193.

Tocchiamo qui il punto conclusivo, che collega viaggi, politica e pericoli: per un verso, l'interesse per la sicurezza, tramite l'assistenza agli utenti e la riduzione dei disagi, d'altro canto lo sviluppo di strategie di controllo stradali e territoriali.

Le scelte della viabilità, volte ad assicurarsi, ad esempio fra Como e Coira, strade aperte e sicure, non riguardano soltanto un ambito locale, ma coinvolgono poteri territoriali, dai Grigioni, alla Savoia o al Queyras. Così come avviene per le comunità rurali e montane con le loro associazioni di professionisti dei servizi, così i detentori regionali – o nazionali – del potere ricorrono ripetutamente a usi politici di difficoltà e pericoli. Attraverso le cure stradali, essi rafforzano così il loro controllo sul territorio. Thomas Szabó l'ha messo bene in evidenza nei suoi studi sulle politiche stradali dei comuni, tra fondazioni borghigiane, sviluppo di milizie di strada, viabilità statutaria, manutenzione quotidiana [59]. Qui davvero, la lotta contro i pericoli e la repressione dei loro eventuali responsabili acquista una tonalità politica preponderante, strettamente connessa allo sviluppo territoriale di poteri sovralocali. Così, di fronte ai conflitti sorti, per ragioni stradali, fra le varie comunità della Leventina e ai susseguenti reclami dei «merchatores», Giovanni Visconti intervenne, nel 1353, in modo tanto deciso quanto conclusivo, rafforzando con ciò l'influenza milanese in quest'area di strada prossima al Gottardo [60]. Così ancora, negli stessi anni, le accuse di aggressione stradale, di «omicidi, spogliazioni, delitti

[58] W. Schnyder, *Handel und Verkehr* ... cit., p. 23.

[59] Cfr. i vari saggi raccolti in T. Szabó, *Comuni e politica stradale* ... cit.

[60] P. Caroni, *Zur Bedeutung des Warentransportes für die Bevölkerung des Passgebiete*, in «Revue Suisse d'Histoire», 29 (1979), pp. 84-100, sp. p. 93. Cfr. anche K. Meyer, *Blenio e Leventina da Barbarossa a Enrico VII. Un contributo alla storia del Ticino nel medioevo*, Bellinzona, 1977 (ed. orig. Luzern 1911), pp. 15, 222-23; G. Chittolini, *Principe e comunità alpine in area lombarda alla fine del medioevo* (1988), ora in Idem, *Città, comunità e feudi negli stati dell'Italia centro-settentrionale (secoli XIV-XVI)*, Bologna 1996, pp. 127-143.

orrendi», lanciate contro i signori di Castel Raimondo in Friuli, furono messe a profitto dai patriarchi di Aquileia per espugnare e radere al suolo il castello signorile, «una spelonca di ladroni» [61]. Ragioni di sicurezza stradale erano dunque invocate dall'autorità regionale per frenare l'eventuale sviluppo di un nucleo di potere alternativo al loro dominio, e, al contempo, per riaffermare la saldezza del proprio controllo territoriale, anche ravvicinato.

Come concludere? Forse ricordando che le diverse risposte date dagli interlocutori locali e regionali ai disagi e alle difficoltà di chi viaggia, non sfuggono a contraddizioni politiche a volte persino irriducibili. Alla volontà di mantenere, e sinanche di sviluppare, i livelli di transito di uomini, bestie e merci, forieri, sul lungo periodo, di proventi e profitti, si contrappongono gli interessi tanto delle associazioni di trasportatori quanto delle autorità principesche e comunali, di trarre, al più presto, i maggiori benefici possibili da tali passaggi [62], tramite soste obbligate ed esosi pedaggi [63].

Tuttavia, l'ambiguità non si esaurisce nelle risposte alle difficoltà del viaggio. Essa riguarda anche, spero di averlo mostrato, la tipologia, la portata, in breve il significato stesso della parola pericolo, e delle sue implicazioni per chi, tra foreste e montagne, viaggiava nell'Europa dal Due al Cinquecento.

[61] D. DEGRASSI, *L'economia* ... cit., p. 327.

[62] G. SERGI, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981, p. 21.

[63] Per l'ambito alpino, rimandi e bibliografia in G. CASTELNUOVO, *Tempi, distanze* ... cit., pp. 215, 218-220, 224, 230-231, 235-236; sulla politica stradale dei comuni italiani, T. SZABÓ, *Comuni e politica stradale* ... cit.

GIORGIO PICASSO
Milano

LA LITURGIA DEL VIAGGIO

Ricercare le origini e le prime manifestazioni di una liturgia del viaggio, ossia delle forme sacrali con le quali la Chiesa ha accompagnato un momento strettamente connesso con la vita di ogni società, comporta ripercorrere a ritroso un cammino che ci condurrebbe alla fondazione stessa delle prime chiese cristiane a seguito di un viaggio degli apostoli o dei primi fervorosi discepoli; le stesse lettere di Paolo sono state inviate a chiese già costituite a seguito di una visita del medesimo apostolo, o di altri discepoli che avevano ricevuto il mandato di Cristo di andare e annunciare il Vangelo a tutte le genti [1].

Nessuna meraviglia pertanto se, già nelle più antiche fonti liturgiche a noi pervenute, è ben presente l'attenzione per il viaggio che, pur assumendo aspetti diversi, pone al primo posto quella *peregrinatio* alla quale una consistente tradizione biblica aveva connesso un profondo significato spirituale, che sarà ricuperato anche dalle formule liturgiche [2].

Nel progressivo arricchimento della tradizione liturgica in rapporto al viaggio, numerose sono le manifestazioni che potrebbero essere prese in considerazione, ad esempio gli aspetti connessi con il viaggio dei crociati, con le processioni penitenziali o con altri movimenti itineranti che incontriamo in momenti di particolare tensione escatologica [3].

Ma per non rischiare di disperderci troppo in questa ricerca che non pare – lo dico con le dovute cautele – ancora sostenuta, per

[1] G. PICASSO, *Il mare via del Vangelo nel mondo tardo antico e medievale*, in *Il mare via del Vangelo. Padiglione della Santa Sede. Esposizione internazionale specializzata Colombo '92*. Catalogo della mostra (Genova, 15 maggio-15 agosto 1992), a cura di C. PAOLOCCI, Genova 1992, pp. 15-19.

[2] *Les pèlerinages de l'antiquité biblique et classique à l'Occident médiéval*, Paris 1973.

[3] Puntuali le indicazioni di J. RICHARD, *Les récits de voyages et de pèlerinages*, Turnhout 1981 («Typologie des sources du Moyen Âge occidental», 38).

l'aspetto propriamente liturgico, da approfondite indagini, ho pensato di orientare l'esplorazione delle fonti liturgiche ad una tipologia ben delimitata, che comprende innanzitutto il viaggio del pellegrino, poi il viaggio del monaco, e, infine, il viaggio in generale, che non viene ulteriormente specificato, perché appunto connesso con il vissuto quotidiano del popolo cristiano.

1. Il viaggio del pellegrino

A partire dal IV secolo – sia pur con qualche contestazione ma molto parziale e contenuta – la pratica del pellegrinaggio si è diffusa rapidamente nella cristianità d'Occidente. L'antica *peregrinatio* monastica insulare, un *peregrinare pro Christo*, il più delle volte senza una meta prestabilita, fu una forma di ascesi; fu la scelta dell'esilio volontario [4]. Forma di ascesi che in qualche modo sarà presente anche negli sviluppi delle varie forme di *peregrinatio*. Una letteratura veramente sconfinata ci informa sulle *peregrinationes* nella Chiesa medioevale [5].

Fu praticata la peregrinazione missionaria, che si incontra ancora in san Colombano e nei suoi discepoli, giunti sul continente dall'Irlanda tra la metà del secolo VI e l'inizio del successivo [6]; ma

[4] J. Leclercq, *Monachisme et pérégrination*, in *Aux sources de la spiritualité occidentale. Étapes et constantes*, Paris 1964, pp. 35-90.

[5] In questa sede si può soltanto citare la voce *Pèlerinages*, di più autori, in *Dictionnaire de spiritualité, ascetique et mystique*, XII, Paris 1984, col. 888-940, e i contributi di E.-R. Labande, *Recherches sur les pèlerins dans l'Europe des XIe et XIIe siècles*, in «Cahiers de civilisation médiévale», 1 (1958), pp. 159-169; 339-347; P. Oursel, *Pellegrini nel medioevo*, Milano 1978 (trad. dal francese); A. Dupront, *Du sacré. Croisades et pèlerinages. Images et langages*, Paris 1987; oltre le indicazioni fornite nelle note precedenti. Tra le miscellanee: *Pellegrinaggi e culto dei santi in Europa fino alla 1ª crociata*, Atti del IV convegno del Centro di studi sulla spiritualità medievale (Todi, 8-11 ottobre 1961), Todi 1963; *Medioevo in cammino: l'Europa dei pellegrini*, Atti del convegno internazionale di studi (Orta San Giulio, 2-5 settembre 1987), Orta 1989. Ricca bibliografia nelle ultime pagine dello studio di F. Cardini, *I viaggi di religione, d'ambasceria e di mercatura*, in *Storia della società italiana*, VIII, Milano 1982, pp. 157-220, 430-438.

[6] Sulla peregrinazione dei monaci celti e anglosassoni, v. J. Leclercq, *Monachisme et pérégrination* ... cit., pp. 54-64; più in generale, F. Prinz, *Ascesi e cultura. Il monachesimo benedettino nel medioevo*, Bari 1983. La separazione tra pellegrinaggio e monachesimo si accentuerà nel secolo XII: G. Constable, *Monachisme et pèlerinage au Moyen Âge*, in «Revue historique», 523 (1977), pp. 3-27.

non finì nell'alto Medioevo. I predicatori itineranti dei secoli successivi e gli stessi frati predicatori del secolo XIII furono per molti aspetti simili ai pellegrini missionari dell'alto Medioevo [7].

Il bisogno di beneficiare della protezione dei santi è all'origine dei pellegrinaggi ai santuari dove si venerarono le loro reliquie (*ad loca sancta*): l'uso della Chiesa romana di non smembrare i corpi dei martiri accrebbe l'attrazione verso la città dove già si veneravano le tombe degli apostoli. Ma accanto a Roma – e prima ancora – occorre inserire altri *loca sancta*: Gerusalemme, meta di un continuo flusso di pellegrini che neppure i successivi ostacoli o le stesse crociate (per quanto sia difficile distinguere le due forme di itinerario cristiano), riuscirono ad arrestare; verso il secolo IX si incontrano le prime testimonianze del pellegrinaggio a San Giacomo di Compostella, e ad altri santuari, come quello al Gargano per l'apparizione dell'arcangelo Michele [8].

Specialmente per i santuari più antichi e in particolare per la Terrasanta, i pellegrini poterono giovarsi di un insieme di resoconti di viaggio costituito dai cosiddetti *Itineraria*. Giustamente celebri quelli di Egeria, la pellegrina spagnola in Terrasanta probabilmente durante il secolo VI, dello pseudo Antonino piacentino, e l'*Itinerarium Burdigalense*, opere posteriori di qualche decennio [9]. Preoccupa-

[7] Si vedano i contributi del vol. *La predicazione dei frati: dalla metà del '200 alla fine del '300*, Atti del XXII convegno internazionale (Assisi, 13-15 ottobre 1994), Spoleto 1995 («Atti dei convegni della Società internazionale di studi francescani e del Centro interuniversitario di studi francescani», n.s. 5).

[8] G. Cantino Wataghin-L. Pani Ermini, *Santuari martiriali e centri di pellegrinaggio in Italia fra tarda antichità e alto medioevo*, in *Akten des XII. internationalen Kongresses für christliche Archäologie* (Bonn, 22-28 September 1991), Münster 1995, pp. 123-151; F. Cardini, *Il pellegrinaggio in Terrasanta. Temi e problemi*, in *Santità, culti, agiografia. Temi e prospettive*, Atti del I convegno di studio dell'Associazione italiana per lo studio della santità, dei culti e dell'agiografia (Roma, 24-26 ottobre 1996), Roma 1997, pp. 257-273; *Pellegrinaggi e itinerari dei santi nel Mezzogiorno medievale*, a cura di G. Vitolo, Napoli 1999; per il Gargano, *Pellegrinaggi, pellegrini e santuari sul Gargano*, a cura di P. Corsi, San Marco In Lamis (Foggia) 1999; per Compostela, *Guida del pellegrino di San Giacomo*, introd. di R. Oursel, in Compostela, Cisinello Balsamo (Milano) 1989, in *Storia della Chiesa*, Fonti, 1, pp. 15-93.

[9] Questi testi (per alcuni dei quali si dispone di una recente versione francese: *Récits des premiers pèlerins chrétiens au Proche-Orient, IVe-VIIe siècle*, Paris 1996; *Sagesses chrétiennes*), si leggono in edizione critica nel vol. *Itineraria et alia geographica* (in seguito: *Itineraria*), Turnholti 1965 («Corpus Christianorum. Series latina», CLXXV). Per l'*Itinerarium Antonini Placentini* si veda anche l'edizione

zione principale di questi pellegrini fu quella di offrire precise indicazioni sul percorso, sulle distanze e su quanto poteva essere utile per diffondere e favorire una pratica che incontrava sempre maggiori consensi. A volte l'informatore descrive anche celebrazioni liturgiche alle quali assiste o prende parte. È difficile sopravvalutare l'importanza della testimonianza di Egeria per la conoscenza della liturgia gerosolimitana del secolo VI, specialmente per i riti della Settimana santa [10]. Ma è prevalente l'interesse per gli episodi della storia sacra, e soprattutto per quelli narrati dai Vangeli, che si erano verificati in quel determinato luogo: ne posiamo cogliere un esempio significativo nei cosiddetti *Excerpta Matritensia* (i frammenti della *Peregrinatio* di Egeria recuperati da un codice di Madrid). Ecco come la pellegrina descrive – ad esempio – il passaggio sul Monte degli Ulivi [11]:

«Qui autem ad Iordanem ire ab Ierusalem desiderat, per montem Oliveti descendit. A monte Oliveti Christus ascendit ad celum et ibi fecit Pater noster. Mons autem Syon a meridie est; ibi obiit sancta Maria et ibi Dominus cenauit cum discipulis suis et ibi misit Spiritum sanctum super discipulos. In ecclesia uero, que est in Bethleem, est mensa in qua comedit sancta Maria cum tribus regibus Christum Dei filium requirentibus. Columne suntintus ipsam ecclesiam sexaginta quadtuor; ibi requiescunt pueri pro Christo ab Erode interfecti».

Anche l'Itinerario attribuito erroneamente a sant'Antonino, martire di Piacenza del secolo IV, in realtà di un anonimo che compì il viaggio durante il secolo VI, in entrambe le recensioni a noi pervenute è piuttosto attento a descrivere le tappe che da Costantinopoli conducevano il pellegrino in Terrasanta, e i fenomeni straordinari che si potevano ammirare nei luoghi santi a contatto con i ricordi della vita del Signore. Quando poté avere tra le mani l'iscrizione che era stata posta in alto sulla croce del Signore – «Gesù Nazareno, re dei Giudei» – ricorda «la tenni tra le mani e la baciai» [12]. Rare sono le partecipazioni ai riti veri e propri, oltre alla

curata dalla Milani (C. MILANI, *Itinerarium Antonini Placentini. Un viaggio in Terra Santa del 560-570 d.C.*, Milano 1977).

[10] *Itinerarium Egeriae*, edd. AET. FRANCESCHINI et R. WEBER, in *Itineraria*, pp. 37-90; J.-B. THIBAUT, *Ordre des offices de la Semaine Sainte à Jerusalem du IVe au Xe siècle*, Paris 1926.

[11] *Excerpta Matritensia (Appendix ad Itinerarium Egeriae)*, ed. R. WEBER, in *Itineraria* ... cit., p. 97 (sono evidenti le derivazioni dai Vangeli apocrifi).

[12] C. MILANI, *Itinerarium*... cit., 20, pp. 151, 246.

preghiera in luoghi consacrati dalla vita del Signore. «Partecipammo alla teofania lungo il Giordano – scrive l'anonimo [13] – e lì nel luogo dove fu battezzato il Signore, nella notte, avvengono meraviglie». Segue una descrizione particolareggiata:

«2. Vi si trova un tumulo circondato da cancelli e nel punto dove l'acqua rifluisce nel suo alveo è posta una croce di legno dentro l'acqua su un piedestallo tutto intorno di marmo.

3. Alla vigilia della teofania si fanno grandi veglie, la moltitudine è infinita, alla quarta o quinta volta che il gallo canta si tiene il mattutino.

4. Terminato il mattutino all'alba vengono portati gli oggetti sacri all'aperto, i diaconi sostengono il sacerdote, il sacerdote discende nel fiume e all'ora in cui comincia a benedire le acque, subito il Giordano con grande rumore ritorna su se stesso e l'acqua a monte resta ferma finché il battesimo sia compiuto, ma l'acqua a valle fugge verso il mare, secondo quanto dice il salmo: "Il Mare vide e fuggì, il Giordano si volse indietro".

5. Allora tutti gli Alessandrini che hanno lì le loro navi con gli uomini, portano recipienti pieni di aromi e di balsamo. Nell'ora in cui si benedice l'acqua, prima che comincino a battezzare, immergono i recipienti nel fiume; prendono l'acqua benedetta e aspergono di quest'acqua le loro navi, prima che escano a navigare.

6. Terminato il battesimo, tutti si immergono nel fiume per la benedizione vestiti della sindone e con molti altri oggetti che conservano per la loro sepoltura.

7. Terminati tutti questi riti, subito l'acqua ritorna nell'alveo.

8. Ci sono centotrenta miglia dal punto in cui scaturisce il Giordano dal lago di Tiberiade fino al mare del Sale dove muore».

È uno dei pochi esempi di partecipazione ad un rito, menzionato dall'anonimo. In ogni caso però sia Egeria, sia l'anonimo piacentino (e si potrebbe aggiungere anche l'*Itinerarium Burdigalense* [14]) nulla ci dicono di una liturgia celebrata appositamente per il pellegrino *ad loca sancta*.

Accanto ai pellegrinaggi *ad loca sancta* si sviluppò in età carolingia il pellegrinaggio penitenziale in continuità, o per dir meglio sostituzione, con la pratica della penitenza pubblica [15]; ma all'esercizio della penitenza si accompagnò poi l'idea dell'indulgenza, almeno dalla metà del secolo X. La remissione generale della pena veniva accordata a tutti i fedeli che avessero adempiuto a determinate condizioni: il pellegrinaggio, l'elemosina e l'assistenza

[13] *Ivi*, 11, pp. 124-127, 242.

[14] *Itinerarium Burdigalense*, edd. P. GEYER-O. CUNTZ, in *Itineraria* ... cit., pp. 1-26.

[15] C. VOGEL, *Le pèlerinage pénitentiel*, in *Pellegrinaggi e culto dei santi* ... cit., pp. 37-94.

a funzioni penitenziali. Dal secolo XII si moltiplicarono le indulgenze; tutti i grandi santuari ne furono arricchiti. In particolare, a partire dal giubileo del 1300, Roma richiamò sempre numerosi pellegrini, ad ogni scadenza giubilare. Lo scopo del pellegrinaggio subì una trasformazione. Non si veniva più per toccare o in seguito per vedere e venerare le reliquie; i pellegrini giungevano soprattutto per ottenere l'indulgenza [16].

Nel frattempo però prima di queste trasformazioni erano già apparse le prime esplicite testimonianze di un rito particolare riservato ai pellegrini.

Il pellegrino infatti, nel momento in cui si metteva sulla strada e abbandonava il suo ambiente abituale, si poneva volontariamente a margine della società; entrava a far parte dell'*ordo peregrinorum*, ed una particolare liturgia lo accompagnava. Al secolo X, al pontificale romano-germanico di Magonza, risalgono le più antiche testimonianze giunte a noi di una cerimonia che si poteva celebrare in ogni chiesa dove si praticava la *cura animarum*. Rimase a lungo in uso, con formule via via sobriamente arricchite.

I pellegrini nel giorno stabilito si radunavano nella chiesa per la santa messa, durante la quale si confessavano e ricevevano la penitenza. Seguiva la liturgia propria del pellegrinaggio: inginocchiati insieme agli altri davanti all'altare, i pellegrini recitavano preghiere e cantavano salmi, finché il sacerdote, dopo averle benedette, consegnava a ciascuno le insegne caratteristiche dell'*ordo peregrinorum*, bastone e bisaccia, con opportune invocazioni. Formule particolari erano riservate ai pellegrini della Terrasanta, ma non si conoscono messe proprie né per quello né per altri pellegrinaggi, se non alla fine del Medioevo, quando apparvero le messe in onore di san Raffaele e dei Re Magi [17].

Ci sono giunti invece testi che compongono l'«ordo ad benedicendum baculum et peram [= la bisaccia] peregrinorum» [18]. Il rito consisteva principalmente in due preghiere piuttosto prolisse

[16] P. Adnès, *Indulgences*, in *Dictionnaire de spiritualité* ... cit., VII/2, Paris 1971, col. 1717-1720 (*Aperçu historique*). In particolare, per i pellegrinaggi in occasione del Giubileo, detti anche 'romerie', si veda: A. Frugoni *Il Giubileo di Bonifacio VIII*, a cura di A. De Vincentiis, Roma-Bari 1999, ediz. originaria 1950, C. Frugoni, *Due papi per un giubileo. Celestino V, Bonifacio VIII e il primo anno santo*, Milano 2000; e le sintesi di P. Brezzi, *Storia degli anni santi*, Milano 1997 (ediz. aggiornata); F. Gligora-B. Catanzaro, *Anni santi. I Giubilei dal 1300 al 2000*, Città del Vaticano 1996.

[17] *Pèlerinages* ... cit., col. 921.

[18] E. Martène, *De antiquis ecclesiae ritibus libri II*, Antverpiae 1736 (rist. Hildesheim 1967), col. 841-843.

recitate dal sacerdote per la benedizione delle insegne: «Te suppliciter deprecamur, ut digneris has capsellas sive peras pro tui nominis amore ad instar armaturae lateri [...] et sustentationis baculos benedicere [...] quatenus portantes eos in peregrinationis signum ...» [19]. Si discute sull'origine di queste due insegne del pellegrino; è comunque certo che attraverso queste egli era riconosciuto e poteva godere di uno statuto particolare di origine carolingia [20]. In seguito furono caricate anche di un significato simbolico: la piccola borsa indicava che il pellegrino vive di elemosina, mentre il bastone con il quale allontanava lupi e cani era simbolo della lotta che doveva sostenere contro il demonio. Nella letteratura spirituale verso la fine del Medioevo, a volte il pellegrino era considerato come simbolo dell'umanità di Cristo e il bastone ricordava il legno della croce.

Nel testo della benedizione sopra citata, il sacerdote ricordava la verga di Aronne «ad rebellium perfidiam repellendam»; così anche questi fedeli «per haec insignia quae ad honorem apostolorum tuorum Petri et Pauli» (oppure ad onore di san Giacomo) ricevono dalle mani del sacerdote possano portarle fino alla meta; assolti da tutti i peccati (è l'aspetto penitenziale), nel giorno del giudizio meriteranno di essere collocati nella parte destra [21]. Era questa la vera meta ultima di ogni *peregrinatio*.

Seguiva una seconda preghiera, detta sempre dal sacerdote, con i riferimenti biblici alla chiamata di Abramo, «ut exiret de terra nativitatis suae», al popolo di Israele «in desertum multis prodigiis venire fecisti», perché Dio voglia proteggere «a periculis omnibus» questi fedeli che si accingono a partire verso le tombe degli apostoli (Roma) o verso la tomba di san Giacomo (Compostella). Appare anche un'invocazione che si ritroverà spesso in questa liturgia: «Mitte eis domine angelum tuum de coelis quem Tobiae famulo tuo comitem dedisti in itinere suo». Seguiva l'aspersione e la *traditio* delle insegne, con la formula solita «accipite has capsellas et hos

[19] *Ivi*, col. 842A.

[20] *Pipini Italiae regis capitulare (782-786)*, cap. 10, MGH, *Capitularia regum Francorum*, I, Hannoverae 1883; ed. nova 1960; p. 193: «De advenas et peregrinos qui in Dei servitio Roma vel per alia sanctorum festinant corpora, ut salvi vadant et revertant sub nostra defensione; et qui ex ipsis peregrinis ausus fuerit occidere, LX solidos componat in palatio nostro. Insuper compositio illa de ipso homicidio componatur, cui legibus leudo ipso pertinuerit»; cfr. anche *I capitolari italici. Storia e diritto della dominazione carolingia in Italia*, a cura di C. Azzara-P. Moro, Roma 1998 («Altomedioevo», 1), pp. 62-63.

[21] E. Martène, *De antiquis* ... cit., col. 842A-B.

baculos et habitum peregrinationis vestrae in nomine Patris, etc.». I frutti del pellegrinaggio sono ancora una volta elencati: la remissione dei peccati «in hoc saeculo», la compagnia dei beati «in futuro»; segue l'augurio che il pellegrino possa giungere alla meta desiderata e «peracto itinere ad nos incolumes remeare». Seguivano antifone e salmi idonei ad esprimere i sentimenti di quanti partecipavano al rito, che si concludeva ancora con una preghiera del sacerdote per invocare la protezione di Dio affinché «nihil eis adversitatis noceat, nihil dificultatis obsistat» anzi «cuncta eis salubria» [22]. Mi sono attardato alquanto nella descrizione di questo rito – in se stesso molto semplice – perché è quello che troviamo più frequente nella tradizione manoscritta dell'«ordo ad benedicendum baculum et peram peregrinorum».

Durante il viaggio alcuni atteggiamenti propri degli itineranti vengono descritti da varie fonti senza tuttavia includere particolari riti liturgici. Ricco di emozioni doveva essere il momento nel quale il pellegrino riusciva a vedere da lontano il santuario: da quel luogo doveva procedere a piedi, a volte anche a piedi nudi; ma non pochi pellegrini compivano a piedi tutto il percorso. Nelle immediate vicinanze si immergevano nelle acque di un fiume anche per indicare la raggiunta purificazione interiore; l'immersione nelle acque del Giordano per i pellegrini diretti alla Terrasanta metteva in particolare evidenza questo significato. Non erano riti veri e propri bensì pratiche devozionali non accompagnate da precisi formulari liturgici.

Espressione della devozione dei singoli erano anche le preghiere recitate nel santuario. Una cerimonia collettiva che riprendeva invece un rito liturgico era la celebrazione della veglia nella notte tra il sabato e la domenica, o nella vigilia della festa del santo; non conosciamo però molti particolari sullo svolgimento di un'assemblea: doveva risultare, in ogni caso, molto suggestiva [23].

L'*ordo peregrinorum* propone invece ancora un rito appropriato, un *officium*, «quod agitur eis quando redeunt de peregrinatione». Antifone e salmi precedono due preghiere del sacerdote: la prima è un'invocazione al Signore per i suoi servi «quos incolumes de itinere sancto redire fecisti», perché perdoni loro quanto possono aver commesso a causa della fragilità umana, e si specifica «sive per visum aut auditum impudicum, aut per colloquia ociosa, sive aliis quibuscumque modis contra tuam iustitiam». La seconda preghiera è una generica invocazione rivolta a Dio perché protegga i suoi servi senza alcun riferimento all'*iter sanctum*; la benedizione del sacerdote concludeva il rito, per altro molto sobrio, secondo i canoni della liturgia romana. È un *ordo* molto diffuso nella tradizione liturgica e non conosce, fino alla fine del Medioevo, cambiamenti di rilievo [24].

[22] *Ivi*, col. 842 B-E.

[23] E.-R. LABANDE, *Recherches sur les pèlerins* ... cit., pp. 341-342.

2. *Il viaggio del monaco*

Se in questa sede ci dovessimo occupare degli aspetti ascetici e disciplinari connessi con il viaggio del monaco, che poteva lasciare il chiostro per ragion diverse e per un tempo più o meno lungo, le nostre considerazioni dovrebbero estendersi ad un orizzonte vastissimo perché a partire dai padri del deserto e dalle numerose regole monastiche d'Oriente e d'Occidente, fino alle consuetudini medioevali, non vi è testo normativo o esortativo che non prenda in considerazione questo aspetto della disciplina monastica. Tra l'altro mette conto notare – anche se tocca la prassi liturgica in se stessa più che la liturgia del viaggio monastico – che la *Regula Magistri* dedica alcuni capitoli ai fratelli in viaggio e prescrive che portino con sé un codice piccolo e semplice, che contenga alcuni salmi e alcune lezioni da recitarsi durante la notte e al mattino presto, prima di riprendere il cammino. Una notevole anticipazione del *Breviarium*, anche se nella tradizione monastica non ha avuto un immediato successo [25].

Il successo infatti, come è noto, fu della *Regula Benedicti*, dove leggiamo nel cap. 67, *De fratribus in via directis*, norme assai scarne e imprecise, che comprendono anche una breve traccia di liturgia per chi parte e per chi ritorna dal viaggio. «I monaci che stanno per mettersi in viaggio si raccomandino alle preghiere di tutti i confratelli e dell'abate» [26]. Le consuetudini monastiche traducono questo momento iniziale con la benedizione dell'abate e stabiliscono

[24] E. MARTÈNE, *De antiquis* ... cit., col. 843 A-C.

[25] *Regula Magistri*, cap. 56 e 58, ed. M. BOZZI, *Regola del Maestro*, I, Brescia 1995, pp. 118-119, 120-121 (e le note relative, pp. 355-357, 360); per una sintesi sui viaggi dei monaci e loro motivazioni, v. *ibidem*, II, pp. 365-371.

[26] *Regula Benedicti*, cap. 67 (*San Benedetto. La Regola*, a cura di G. PICASSO, Cinisello Balsamo (MI) 1996, p. 186); una eco dei due capitoli del Maestro citati alla nota precedente si coglie nel cap. 50 della RB, *De fratribus qui longe ab oratorio laborant aut in via sunt* (ed. cit., pp. 150-152; si veda *infra*, nota 31).

altresì per quali viaggi si debba chiedere: così a Cluny [27]; ma in altri casi si rende esplicita anche la recita del salmo 118, «Beati immaculati in via», e di un apposito *oremus* [28]. Si passa poi a regolare il ritorno: sembra essere l'aspetto che preoccupa soprattutto il santo.

I fratelli che rientrano da un viaggio, il giorno stesso del loro ritorno, a tutte le ore canoniche al termine dell'ufficio si prostrino sul pavimento dell'oratorio, e chiedano a tutti di pregare per le mancanze che avessero eventualmente commesso durante il viaggio vedendo cose riprovevoli o ascoltando vani discorsi. Nessuno si permetta di riferire ad altri quanto ha visto o udito fuori dal monastero, perché questo rappresenta una grandissima rovina [29].

La tradizione liturgica di queste norme è molto semplice nelle consuetudini monastiche; Cluny si limita a precisare: «In revertendo [...] dicatur super eos *Misereatur vestri*» [30]; in altri monasteri si aggiunge una preghiera che chiede per i fratelli, «quos ad nos incolomes de via redire fecisti», il perdono per i peccati commessi («quidquid deliquerint») a causa della fragilità umana [31].

Se, come si vede, ben pochi sono gli elementi che la tradizione ha aggiunto al sobrio rituale previsto dalla *Regula Benedicti*, qualche altra traccia liturgica è stata invece aggiunta per due casi particolari, pur contemplati dalla Regola, ma senza l'indicazione di un rito specifico. Si tratta della recita dell'ufficio divino da parte dei fratelli che sono in viaggio, assimilati a coloro che lavorano lontano dall'oratorio: «I fratelli che lavorano molto lontano o che sono in viaggio e non possono quindi essere in oratorio all'ora stabilita [...] recitino l'ufficio divino nel luogo in cui stanno lavorando, mettendosi in ginocchio per riverenza a Dio. Allo stesso modo coloro che sono in viaggio, *ut possunt agant*» [32].

Più articolate, a questo proposito, le consuetudini di Cluny. I fratelli che si trovano in viaggio, quando si avvicina l'ora della preghiera, se il luogo lo consente, scendano da cavallo e si inginocchino: «flectant genua, descendentes de equis». Premessa la breve adorazione, comincino la preghiera «ascendentes in equos, per gentes et horam decantantes», offrendo in tal modo la visione di un paesaggio medioevale animato dai monaci di Cluny che percorrono le strade d'Europa cavalcando e cantando i salmi [33]. L'altro caso, ugualmente previsto dalla Regola, riguarda l'accoglienza dei monaci forestieri, *De monachis peregrinis qualiter suscipiantur*. Ma se il cap. 61 è abbastanza articolato, distinguendo monaci esemplari da avventurieri, monaci che provengono da un monastero noto o da un monastero sconosciuto (capitolo, sia detto per inciso, che ha impegnato i monaci del secolo XII nelle note dispute sul *transitus* dei monaci [34]), invano vi cercheremmo qualsiasi riferimento ad un particolare rito di accoglienza a loro riservato. Vi hanno provveduto le consuetudini monastiche. Ad esempio, quelle dell'area germanica gravitanti attorno al monastero di Sant'Emmerano a Ratisbona, prescrivono un breve rituale *in adventu fratrum*: le invocazioni sono quelle consuete, «Salvos fac servos tuos», ma l'accento sulla gioia fraterna procurata dalla venuta di un fratello è espressa con il salmo 132, «Ecce quam bonum et quam iucundum habitare fratres in unum», e nella successiva orazione che nella venuta del fratello coglie una nuova visita dello stesso Signore: «tuum in nobis sentimus adventum» [35]. Nella speranza – potrebbe osservare l'autore del cap. 61 della *Regula Benedicti* –, che si tratti di un monaco appartenente alla specie dei cenobiti, «fortissimum genus», per usare la terminologia del cap. 1 della *Regula Benedicti*, *De generibus monachorum*, e non di un sarabaita o, peggio ancora, di un girovago [36].

Pur raccogliendo questi preziosi frammenti di un'incipiente liturgia connessa al viaggio del monaco, e ritenendoli significativi, dobbiamo tuttavia riconoscere che, su questo punto, la sobrietà di

[27] *Liber tramitis aevi Odilonis abbatis*, II, n. 147 (ed. P. Dinter, Siegburg 1980, p. 212 («Corpus consuetudinum monasticarum», 10)).

[28] *Consuetudines Germaniae. Redactio sancti Emmerammi, dicta Einsidlensis*, n. 86 (ed. M. Wegener-C. Elvert-K. Hallinger, Siegburg 1984, pp. 255-256 («Corpus consuetudinum monasticarum», 7/3)).

[29] *Regula Benedicti*, cap. 67, ed. cit., p. 187.

[30] *Liber tramitis* ... cit., II, n. 147, p. 212.

[31] *Consuetudines Germaniae* ... cit., n. 86, pp. 255-256.

[32] *Regula Benedicti*, cap. 50, ed. cit., pp. 150-152.

[33] *Liber tramitis* ... cit., II, n. 148, pp. 212-213; si veda anche G.M. Cantarella, *I Cluniacensi e le Alpi*, in *Dal Piemonte all'Europa: esperienze monastiche nella società medievale* (XXXIV Congresso storico subalpino nel Millenario di S. Michele della Chiusa: Torino, 27-29 maggio 1985), Torino 1988, pp. 213-227.

[34] G. Picasso, *San Bernardo e il «transitus» dei monaci* in *Studi su san Bernardo di Chiaravalle nell'ottavo centenario della canonizzazione*, Convegno internazionale (Certosa di Firenze, 6-9 novembre 1974), Roma 1975 («Bibliotheca Cisterciensis», 6), pp. 181-200.

[35] *Consuetudines Germaniae* ... cit., n. 85, pp. 255-256.

[36] G. Penco, *Il capitolo «De generibus monachorum» nella tradizione medioevale*, in «Studia monastica», 3 (1961), pp. 7-32, riproposto in *Medioevo monastico*, Roma 1988 («Studia Anselmiana», 96), pp. 493-513.

una regola che, almeno dall'età carolingia è divenuta norma per tutti i monasteri dell'Europa, non ha favorito notevoli sviluppi ad una liturgia per i viaggi di monaci che si volevano piuttosto legati al proprio monastero con il vincolo della stabilità.

3. Il viaggio del vissuto quotidiano

È quello che ha lasciato maggior traccia nella storia della liturgia occidentale, sia per il numero dei testi, sia per la loro antichità. Se apriamo appena il *Corpus benedictionum pontificalium*, un *corpus* fittizio ricomposto con notevole acribia da dom Edmond Moeller attraverso l'esame di numerosi codici liturgici [37], i riferimenti al viaggio dell'uomo medioevale sono assai frequenti. Ne posso citare soltanto alcuni, a titolo di esempio, riservandomi di ritornarvi per qualche considerazione conclusiva.

In un codice di Reims, del secolo X, la formula completa «pro iter agentibus» è scandita, come di norma, in tre parti, e così si esprime nella seconda: «(Deus) iter vestrum inspiciat, subsequens praecedat, gressus dirigat et ad iuste dispensationis loca sine offensione perducat». È soltanto con la terza invocazione che appare sullo sfondo la prospettiva escatologica: «et ad paradisi redeuntes in choris angelicis sine fine laetamini» [38]. Il tema ricorrente è l'iniziativa di Dio per il cammino intrapreso: «sit ductor idem vestri itineris; sitque dux itineris vestri» [39]; e nella festa di san Torquato, Dio è invocato «itineris ductor» [40].

Due formulari completi conservati in due codici del secolo XI, il primo nell'archivio monastico di Silós (AD 1052), e l'altro ad Oxford (Bodl. 718), possono essere qui ancora riportati come esemplari per queste benedizioni.

Nel codice di Oxford, di origine episcopale, la formula è introdotta con il titolo *Beneditio pro iter agentibus*.

Questo è il testo:

«Exaudi, Domine, preces nostras, et iter famuli tui *ill.* propitius comitare, atque misericordiam tuam sicut ubique es, ita ubique ei largire. Amen.

[37] *Corpus benedictionum pontificalium*, ed. E.E. MOELLER, I-IV, Turnholti 1971-1979 («Corpus Christianorum. Series latina», 162-162C).
[38] *Ivi*, I, p. 108.
[39] *Ivi*, II, p. 815.
[40] *Ivi*, II, p. 474.

Quatenus a cunctis adversitatibus defensus, gratiarum tibi referens actionem, tua opitulatione sit securus. Amen.

Angelus (*sic*) pacis, omnipotens Deus, mittere digneris, qui in viam rectam comitetur famulum tuum. Amen.

Et cum omni fiducia ac sine ullo impedimento ad desideratum locum perducat, et exinde ad pristinum locum deducat. Amen. Quod ipse praestare dignetur».

Si invoca la misericordia di Dio, si chiede l'assistenza dell'angelo (altro tema frequente). La meta rimane quella che il viaggiatore si è proposto («ad desideratum locum»), si invoca però l'aiuto di Dio per il ritorno.

La rubrica del codice di Silós, di origine monastica, è la seguente: *Benedictio super eum qui in itinere progreditur*. È scandita in una triplice invocazione:

«Exaudi, Domine, preces nostras, et profiscientis huius famuli tui itinera misericordiam tuam implorantis accumula. [Amen].

Eique tuum semper ubique praesta auxilium, ut ab omnibus adversationibus desterae tuae opitulationes sentiat esse defensum. Amen.

Iustorumque consequatur effectum et sanitatis egressum, atque usque ad nos simillime regressum, benedicentes te, qui es via, veritas et vita, regem omnium saeculrom. [Amen]».

Anche in questo caso si prega per il ritorno, con una significativa citazione del Vangelo di Giovanni (14, 6) [41].

Tuttavia la liturgia del viaggio per il vissuto quotidiano ha radici ancor più antiche, se già nel sacramentario gregoriano, che solo come lontano ispiratore può riferirsi a papa Gregorio Magno, perché fu composto nella forma primitiva durante il pontificato di Onorio I (625-638), troviamo una *Missa pro iter agentibus*, molto diffusa nei manoscritti liturgici medioevali. Non è una benedizione che poteva impartirsi durante qualsiasi occasione; si tratta della celebrazione eucaristica, centro della liturgia della Chiesa.

Questo testo, secondo le caratteristiche di un sacramentario, contiene le preghiere proprie della messa [42]:

«Adesto domine supplicationibus nostris, et uiam famuli tui *ill.* in salutis tuae prosperitate dispone, ut inter omnes uiae et uitae huius uarietates, tuo semper protegatur auxilio. Per.

[41] *Ivi*, II, pp. 553-554 (1345, 1346).
[42] J. DESHUSSES, *Le sacramentaire grégorien. Ses principales formes d'après les plus anciens manuscrits*, I, Fribourg 1992³ («Spicilegium Friburgense», 16), pp. 438-439.

Super obl. Propitiare domine supplicationibus nostris, et has oblationes quas tibi offerimus pro famulo tuo *ill.* benignus adsume, ut uiam illius et praecedente gratia tua dirigas, et subsequente comitare digneris, ut de actu atque incolumitate eius, secundum misericordiae tuae praesidia gaudeamus. Per.

Ad complendum. Deus infinitae misericordiae et maiestatis immensae, quem nec spatia locorum, nec interualla temporum ab his quos tuaeris abiungunt, adesto famulis tui *illis* et *illis* in te ubique fidentibus, et per omnem quam ituri sunt uiam, dux eis et comes esse dignare. Nihil illis adversitatis noceat, nihil difficultatis obsistat, cuncta eis salubria, cuncta sint prospera, et sub ope dexterae tuae quicquid iusto expetierint desiderio, celeri consequantur effectu. Per.».

Questo è il testo per così dire canonico della *Missa pro iter agentibus*. Nel medesimo sacramentario si legge anche una *Missa pro navigantibus*; e nella prima preghiera un riferimento biblico introduce il tema specifico: «Deus qui transtulisti patres nostros per mare rubrum et transuexisti per aquam nimiam laudem tui nominis decantantes» [43].

Le ricerche pazienti e precise di dom Jean Deshusses, l'editore del sacramentario gregoriano, hanno dimostrato la diffusione notevole di questi testi liturgici, recuperando anche qualche altro formulario, che però, nella sostanza, non si discosta dal testo che ho segnalato [44].

Come, del resto, tutta la prassi liturgica brevemente rievocata ricalca schemi usuali della liturgia romana. I testi, invece, come è ovvio, sono propri. I riferimenti – pochi per altro – ai noti viaggi del Vecchio Testamento, inseriti all'inizio dei testi, presentano momenti che hanno segnato le sorti del popolo ebraico in cammino per raggiungere le promesse di Dio [45]. I pericoli del viaggio sono indicati in modo molto generico: né potrebbe essere altrimenti. Ma generico è anche lo scopo del viaggio: non è, sempre, necessariamente, un viaggio con finalità religiose: «ad desideratum locum, quidquid iuxto expetierint desiderio». Si vuol sottolineare che su ogni viaggio, con scopi onesti, poteva essere invocata l'assistenza divina, anche attraverso un rito impegnativo come la *missa pro iter*

[43] *Ivi*, p. 439.

[44] *Ivi*, II, Fribourg 1988² («Spicilegium Friburgense» 24), pp. 186-190.

[45] *Corpus praefationum*, ed. E. E. Moeller, Turnholti 1980 (Corpus Christianorum. Series latina, 161A), p. 1: «A quo deviare mori, coram quo ambulare vivere est, qui fideles tuos in tua via deducis, et miseratione gratissima in veritatem inducis. Qui Abrahae, Isaac, et Iacob, in praesentis viae et vitae curriculo, custos, dux et comes esse voluisti, et famulo tuo Tobi angelum praevium praestitisti».

agentibus. E questi viaggi dovevano essere frequenti se il rito è molto diffuso. Inseriamo anche questa testimonianza sulla mobilità della società medioevale, a tutti i livelli, se i nostri formulari non sono riservati ai viaggi dei re o dei grandi signori. In ogni caso il viaggio – starei per dire ogni viaggio – rappresentava un rischio, e nel momento stesso in cui si prega per l'incolumità del viandante e il buon esito del viaggio, se ne auspica il ritorno: «ad pristinum locum deducat». Ed ogni ritorno – anche per la comunità cristiana – era una festa!

ENRICO CASTELNUOVO
Pisa

ICONOGRAFIE DEL VIAGGIO

Nel pubblicare nel 1942 il testo della conferenza fatta al Kunsthistorisches Institut di Firenze su *Arte Italiana* e *Arte Tedesca* Roberto Longhi mise a confronto i particolari di due tavole dipinte intorno agli anni trenta del Quattrocento, l'uno tratto dall'altare della *Maddalena* (1432) a Tiefenbronn dello svevo Lucas Moser, l'altro proveniente da un altare con storie di Sant'Antonio dell'anonimo artista senese chiamato Maestro dell'Osservanza (ca 1440), e le intitolò rispettivamente, con taglio e terminologia moderni, *Viaggio per mare* e *Viaggio per terra* [1].

Ciò giunge opportunamente a ricordarci che se vogliamo trovare nell'arte medievale, e anche in quella del tardo medioevo particolarmente incline alla descrizione, la rappresentazione di un viaggio dobbiamo di preferenza andarla a cercare in qualche episodio della storia sacra, dell'antico o del nuovo Testamento o delle leggende dei santi. Oppure nelle illustrazioni di qualche manoscritto la cui materia implichi un viaggio e in cui quindi la rappresentazione figurata segua e illustri il racconto. Non viaggi oggetto di rappresentazione in quanto tali, dunque, ma viaggi come episodi di una leggenda agiografica, di una storia biblica, di una cronaca o di un romanzo [2].

[1] R. Longhi, *Arte italiana e arte tedesca*, in *Romanità e germanesimo*, in «Le Arti», Firenze 1941, ristampato nell'edizione delle opere complete di R. Longhi, vol. IX, *«Arte Italiana e arte tedesca» con altre congiunture fra Italia ed Europa. 1939-1969*, Firenze 1979.

[2] Sull'iconografia del viaggio cfr. J. Yarza Luaces, *Caminos y viajes en el arte. Iconografia. De la ilustracion al simbolo*, in *VI Congreso Español Historia del Arte*, (Santiago de Compostela 1986), Santiago de Compostela 1989, pp. 5-29; J. Yarza Luaces, *Iconografia del Cammino e del Viaggio*, in *Columbeis V*, Genova 1993, pp. 317-339. Su pellegrinaggi e pellegrini cfr. recentemente: L. Andergassen, *Homo Viator. Der Pilger im Bild* in *Übergänge, Hospize. Südtirol Schnittpunkt der Alpentransversalen in Geschichte und Gegenwart*, Lena 1999, M. D'Onofrio (a cura di) *Romeic Giubilei*, Milano 1999.

Per un'indagine iconografica quello di viaggio è dunque un termine ambiguo per la sua stessa onnicomprensività, copre diverse tipologie e significati, comprende il viaggio verso l'Egitto della Sacra Famiglia come quello dei pellegrini verso Santiago o Gerusalemme, il viaggio dei Magi come quelli degli Apostoli, il guado del santo traghettatore Cristoforo e il viaggio di Alessandro Magno nei cieli o sotto i mari, il nutrimento offerto a un pellegrino o la tappa di un cavaliere a un'osteria – appunto quella pagina del *Tacuinum* di Vienna – c. 1390- dedicata al *Vinum Citrinum* che è stata scelta per il manifesto del nostro corso. Ancora il viaggio può essere rappresentato in immagini che registrano e illustrano avvenimenti storici recenti quali la calata in Italia dell'imperatore Enrico VII o la marcia solitaria di Pierre Salmon verso il Brabante per portare alla chiesa di Hal i doni del re Carlo VI (PIERRE SALMON, *Réponses à Charles VI,* Parigi, Bibliothèque Nationale ms. Fr.23271). Molti di questi temi sono stati oggetto di indagini iconografiche particolari, abbiamo studi sull'iconografia dei Magi e del loro viaggio [3] e su quella della Fuga in Egitto [4], sull'iconografia del pellegrino [5], su quella di San Cristoforo [6] o sulle avventure di Alessandro [7], ma come accomunare questi temi sotto il denominatore comune di viaggio?

E dunque cosa significa o, piuttosto, cosa vorremmo che significasse iconografia del viaggio? Costituire un repertorio di immagini in cui il viaggio è stato rappresentato nel corso dei secoli del lungo Medioevo?

[3] H. KEHRER, *Die Heiligen drei Könige in Literatur und Kunst*, Leipzig 1908/1909 (ristampa Hildesheim 1976); D.D. DAVISSON, *The Advent of the Magi. A Study of the Transformations in Religious Images in Italian Art 1260-1425*, Ann Arbor 1973; H. HOFMANN, *Die heiligen drei Könige. Zur Heiligenverherung im kirchlichen, gesellschaftlichen und politischen Leben des Mittelalters*, Bonn 1975; R.C. TREXLER, *The Journey of the Magi, Meanings in History of a Christian Story*, Princeton 1997.

[4] K. VOGLER, *Die Ikonographie der «Flucht nach Aegypten»*, Heidelberg 1930.

[5] L. KRISS-RETTENBACH-G. MÖHLER (a cura di), *Wallfahrt kennt keine Grenzen*, München-Zürich 1984.

[6] H.F. ROSENFELD, *Der hl Christophorus. Seine Verherung und seine Legende. Eine Untersuchung zur Kultgeographie und Legendenbildung des Mittelalters*, Leipzig 1937; G. BENKER, *Christophorus*, München 1975.

[7] W. STAMMLER, *Alexander d.Gr.*, in *Reallexikon zur deutschen Kunstgeschichte*, I, coll. 352 sgg., Stuttgart 1937; D.J.A. Ross, *Alexander Historiatus*, London 1963; D.A.J. Ross, *Illustrated medieval Alexander Books in Germany and the Netherlands*, Cambridge 1971; CH. SETTIS FRUGONI, *Historia Alexandri elevati per griphos ad aerem. Origine, iconografia e fortuna di un tema*, Roma 1973; R. BENEDETTI (a cura di) *Roman d'Alexandre*, Tricesimo 1998.

Così formulata l'impresa ci sembrerà un po' enumerativa e, nel migliore dei casi, classificatoria. Temo però che per questa volta non potremo andare molto più avanti.

Forse, invece, bisognerebbe anzitutto domandarsi cosa abbia significato il viaggio nel medioevo, e più precisamente nei diversi tempi, nelle diverse epoche di questo lunghissimo millennio e come, via via, esso sia stato tradotto in immagini, quali spazi dell'esperienza e dell'immaginazione dell'uomo abbia occupato. Anche formulata in questo modo la domanda resterebbe generica in quanto occorrerà distinguere tra tempi diversi e tra diversi uomini. Parlando dell'iconografia del viaggio sarà quindi bene introdurre qualche distinzione, di carattere cronologico e tematico e, si vorrebbe, anche socio-culturale; per uomini di cultura e di esperienze diverse il viaggio poteva infatti rappresentare cose assai distanti, anche se non è detto che di questa distanza si possa trovar testimonianza nelle immagini che si indirizzavano a destinatari e ad ambienti non molto dissimili; al più potremmo distinguere tra immagini esposte, pitture e sculture destinate ad esser viste da un vasto pubblico e immagini private, illustrazioni di manoscritti e simili. E dovremo chiederci se esistano variazioni nell'iconografia del viaggio nel corso del medioevo e come queste eventuali variazioni si esprimano. Attraverso un modificarsi del modo di trattare i temi? Attraverso l'emergere, l'irrompere di nuovi temi?

Domande tutte che sarà bene aver presenti, ma forse la prima distinzione da fare deve essere quella tra le realtà, le differenti realtà e la loro rappresentazione in figura. Questa ha delle norme, degli schemi, delle formule, dei *topoi*, delle leggi e dei tempi di cui bisognerà tener conto. Può essere opportuno riprendere una messa in guardia che Norbert Ohler fa nelle prime pagine del suo bel libro sui viaggi nel Medioevo:

> «Ma anche le fonti figurative destano interrogativi particolari; la nave o il carro trainato da cavalli che l'artista ha voluto riprodurre sono proprio quelli che si usavano ai suoi tempi? O forse gli interessava solo un prototipo per il quale esisteva una rappresentazione convenzionale? Una nave "doveva" essere rappresentata solamente in quel certo modo? Come nelle opere letterarie esistono luoghi comuni (ad esempio per descrivere un santo, un essere malvagio, un paesaggio ameno) così ve ne sono anche nelle arti figurative, diversi a seconda dell'epoca, della località o del paese, e del committente» [8].

[8] N. OHLER, *Reisen im Mittelalter*, München 1986 (trad. ital. Milano 1988).

La questione tempo ha una sua fondamentale importanza. Il sorgere e il crescere di un vivo interesse per le forme e i fenomeni della natura e lo spettacolo naturale, e le profonde modificazioni sopravvenute nel corso, e particolarmente alla fine, del tredicesimo secolo nei modi della rappresentazione, cambiarono radicalmente la natura e l'aspetto delle testimonianze figurate. Al tempo stesso, a partire dalla seconda metà del Duecento, l'iconografia del viaggio conobbe, molto gradualmente però, mutamenti importanti.

Non dovremmo d'altra parte limitare l'iconografia del viaggio alle mere rappresentazioni degli spostamenti materiali.

La dimensione del viaggio era presente in termini più generali nella mente e nella immaginazione degli uomini, in ciò che ci siamo abituati a chiamare l'immaginario collettivo popolato dalle presenze di esseri deformi e meravigliosi che abitavano le estreme regioni del mondo e che venivano rappresentati, e quindi potevano essere visti, in miniatura, in mosaico, in pittura, in vetro, in scultura, sia che con queste immagini si volessero marcare in modo negativo i lontani confini dell'orbe, misteriosi e pieni di pericoli, sia che si volesse invece positivamente evocare la varietà delle razze e dei popoli cui nel nome di Cristo gli apostoli avrebbero portato la salvezza [9].

In questo immaginario l'immagine della terra, la «mappa mundi» [10], ha occupato uno spazio importante, era figura del mondo e al tempo stesso una figura sacra, legata all'idea della creazione e della redenzione, del Cristo che si era sacrificato per l'umanità intera. Poteva trovare spazio, in mosaico sul pavimento della chiesa, come nella cattedrale di Otranto o addirittura venire eretta sull'altare a guisa di pala come avverrà con la grande mappa

[9] E. CARRARA, *Popolazioni favolose*, in *Enciclopedia dell'Arte Medievale*, vol. IX, Roma 1998, pp. 646-653.

[10] K. MILLER, *Mappae Mundi, Die altesten Weltkarte*, Stuttgart 1895-1898; M. DESTOMBES, *Mappemondes A.D. 1200-1500*, Amsterdam 1964; A.D. VAN DEN BRINKEN, *Mappa Mundi und Chronographia. Studien zur Imago Mundi des abendländischen Mittelalters*, in «Deutsches Archiv für Erforschung des Mittelalters», XXIV (1968), p. 122 sgg.; *Imago Mundi. Atti del XXII Convegno del Centro di Studi sulla spiritualità medievale* (Todi 1981), Todi 1983; J. ARENTZEN, *Imago Mundi Cartographica, Studien zur Bildlichkeit mittelalterlicher Welt und Okumenenkarten unter besonderer Berücksichtigung des Zusammenwirkens von Text und Bild*, München 1984; D. LECOQ, *Le Mappemonde d'Henri de Mayence ou l'image du monde au XIIe siècle*, in G. DUCHET-SUCHAUX (a cura di), *Iconographie Médiévale. Image, Texte, Contexte*, Paris 1990; E. EDSON, *Mapping Time and Space: How medieval Mapmakers viewed their World*, London 1997.

(composta di trenta fogli di pergamena per oltre tre metri e mezzo di diametro) un tempo nell'abbazia benedettina di Ebstorf presso Luneburg in Sassonia distrutta durante l'ultima guerra o quella un poco più piccola (1,62 x 1,34) della cattedrale di Hereford in Inghilterra [11] confezionate entrambe alla fine del Duecento. Ambedue le mappe non sono solo delle rappresentazioni topografiche che si spingono fino alle terre ignote popolate da mostri, ma evocano, attraverso episodi e personaggi salienti, la storia del mondo, rappresentano in qualche modo dei viaggi nello spazio ma anche nel tempo verso la salute. Il fatto stesso di trovare nelle pagine miniate di un celebre salterio inglese del tardo Duecento una rappresentazione della Mappa Mundi ci dice qualcosa del valore religioso attribuito a questa immagine, la tradizione ben radicata in Inghilterra continua nel Trecento con la mappa che illustra il primo libro, con la descrizione della terra, del *Polychronichon* del benedettino Ranulf Higden monaco di St. Werburgh a Chester morto nel 1363 (London, B.L., Roy. ms.14. C.IX) [12].

Nell'alto medioevo e fino al XII secolo il viaggio era stato un tema trattato precipuamente, ma non esclusivamente – e gli arazzi di Bayeux ne fanno fede –, nel contesto delle rappresentazioni narrative, o anche in quelle abbreviate, ridotte cioè alle figure più essenziali, della storia sacra; rappresentazioni alimentate non solo dalla Bibbia e dai Vangeli, ma dagli apocrifi. Il viaggio per mare [13] per eccellenza è la navigazione di Giona drammaticamente interrotta o l'arca che galleggia sulle acque del diluvio, mentre immagini del viaggio per terra possono essere il faticoso incedere della Vergine verso Betlemme o la fuga in Egitto della sacra famiglia ambedue tratte dal vangelo apocrifo dello pseudo Matteo, o ancora l'entrata di Cristo in Gerusalemme. Dalla Bibbia giungono molte altre rappresentazioni di viaggio e di viaggiatori: la fuga di Adamo ed Eva cacciati dal Paradiso o l'arrivo dei tre angeli che sono accolti da Abramo, il viaggio di Giacobbe a Heran o quello di Mosè verso la terra promessa con il drammatico episodio

[11] G.R. CRONE, *The World Map by Richard of Haldingham in Hereford Cathedral*, 1954; IDEM, *New Light on The Hereford Map*, in «Geographical Journal», CXXXI (1965), pp. 447-462; N.J. MORGAN, *In Age of Chivalry*, a cura di J. ALEXANDER-P. BINSKI, London 1987, p. 215.

[12] J. TAYLOR, *The Universal Chronicle of Ranulf Higden*, Oxford 1966.

[13] A. GOTTLICHER, *Die Schiffe im Alten Testament*, Berlin 1997; IDEM, *Die Schiffe im Neuen Testament*, Berlin 1999.

del passaggio del Mar rosso o ancora quelli di Giuseppe e dei fratelli verso l'Egitto o di Tobia in compagnia dell'angelo Raffaele.

Tutta una serie di rappresentazioni di viaggi è legata a temi apostolici, la separazione degli Apostoli, i loro spostamenti e i loro miracoli (di cui parlano per esempio gli *Acta Andreae et Matthiae apud Antropophagos*). Ciascuno degli apostoli passava infatti per aver evangelizzato una differente regione del mondo, Pietro Roma, Paolo una vastissima area che si estendeva da Gerusalemme all'Illiria, Andrea l'Acaia, Giacomo la Spagna, Giovanni l'Asia, Tommaso l'India, Giacomo minore Gerusalemme, Matteo la Macedonia, Filippo la Galazia, Bartolomeo la Licaonia, Simone l'Egitto, Giuda la Mesopotamia. Di queste avventure alcuni episodi sono particolarmente rappresentati quali, per esempio, le vicende di San Tommaso in India nel regno del favoloso Gondophorus ai confini del mondo, quelle di San Giovanni a Patmos eccetera.

La situazione muta tra Due e Trecento quando cioè «l'Europa comincia a scoprire un universo che fino ad allora era conosciuto solo attraverso le favole» [14]. Si infittisce il numero di viaggiatori, siano essi emissari di re o papi, missionari o mercanti, i quali al ritorno scrivono le proprie memorie [15]. Così Giovanni da Pian de' Carpini, Guglielmo de Rubruquis, Marco Polo (1298), Odorico da Pordenone (1330), o l'enigmatico John of Mandeville (ca 1360/70) i cui testi conosceranno un gran successo e saranno tradotti in diverse lingue [16]. I primi racconti di viaggio sono utilizzati da Vincent de Beauvais (nel libro X-XII dello *Speculum Historiale*), Matthew Paris, Joinville. Sulla base di diversi testi Jean le Long di Ypres († 1383) compone il *Livre des merveilles du Monde* che avrà amplissima diffusione e servirà anche come guida per il commercio. Tutto ciò, anche se con maggiore o minore lentezza (in realtà solo agli inizi del XV secolo si assisterà ad un vero e proprio boom nell'illustrazione di questi libri) avrà ripercussioni importanti sul mondo della figura. D'altra parte la rivoluzione introdotta da Giotto nei modi della rappresentazione assicura a queste immagini una verosimiglianza e una riconoscibilità prima sconosciute.

[14] J. Baltrusaitis, *Il medioevo fantastico. Antichità ed esotismi nell'arte gotica*, Milano 1973, p. 178.

[15] M. Mollat, *Grands voyages et connaissance du monde: Du milieu du XIIe au milieu du XVe siècle*, Paris 1969.

[16] M. Letts, *Sir John of Mandeville, The Man and his Book*, London 1949; *Mandeville's Travels*, a cura di M. Letts, London 1953; *The Travels of Sir John Mandeville*, a cura di J. Krasa, New York 1983.

Si moltiplicano le rappresentazioni di mercanti o pellegrini in viaggio e, mentre crescono e si sviluppano le città, la strada è il polmone che le alimenta ed è significativo che nei *bas de page* dei tre volumi della *Vie de Saint Denis* del monaco Yves (Parigi, Bibliothèque Nationale, mss. Fr. 2090-2092) merci e uomini in arrivo a Parigi abbiano un così gran ruolo [17].

Nel grande ciclo dipinto da Ambrogio Lorenzetti per una sala del palazzo pubblico di Siena la strada, la via, è la principale protagonista dell'affresco che illustra gli effetti del Buongoverno nelle campagne.

«Senza paura ogn'uom franco camini ...». Il verso che inizia il testo consacrato a questo soggetto mette immediatamente in primo piano la sicurezza della circolazione, del viandante. Il giusto governo del comune ha assicurato la tutela dei viaggiatori, sia attraverso l'uso di temibili strumenti repressivi che combattono il brigantaggio («che l'à levata a' rei ogni balia» continua il *titulus*) sia attraverso la manutenzione delle vie, l'edificazione di ponti. Sulla strada si svolge un via vai ininterrotto, mercanti che si dirigono verso la porta della città, eleganti cacciatori che ne escono, contadini che vanno a vendere al mercato i loro prodotti o che sospingono animali, asini carichi di sacchi di grano, famiglie in marcia gruppi e carovane che si avviano verso il ponte o lo traversano, mentre sulla parete opposta, dalla porta dell'altra città, quella sottoposta a Tirannia, escono solo armati e minacciosi guerrieri presidiano il ponte mentre dovunque scorribande di soldati e cavalieri impediscono ogni traffico sì che il testo commenta:

> «... in questa terra
> sommess'è la giustitia a tyrannia,
> unde per questa via/
> non passa alcun senza dubbio di morte.
> Che fuor si robba e dentro delle porte».

Sulle pareti opposte della sala le due vie, le due strade, offrono spettacoli contrastanti. La sicurezza del viaggio è presentata come elemento centrale di una società ben governata [18].

[17] C. Lacaze, *The Vie de Saint Denis Manuscript*, Paris-London 1979.

[18] Si vedano le riproduzioni del ciclo e le trascrizioni dei *tituli* in E. Castelnuovo (a cura di), *Ambrogio Lorenzetti. Il Buon Governo*, Milano 1995.

Veniamo ora ad un altro caso pressoché contemporaneo. Sui margini dei fogli 181v e 182r di un celebre manoscritto illustrato inglese, il Luttrell Psalter [19] eseguito intorno al 1334, e quindi più o meno contemporaneo degli affreschi senesi, si snoda un lungo corteggio; un tiro di cinque cavalli è aggiogato ad una carrozza coperta, marcata nella parte inferiore da un fregio ad aquile d'oro. Dalle aperture si intravedono all'interno del carro quattro donne coronate. A sinistra tre valletti cavalcano dietro al carro ed uno porge un cagnolino ad una delle regine. Due finestre aperte nella copertura di cuoio del carro rivelano altri due personaggi coronati mentre dall'apertura anteriore si affaccia una quarta regina con uno scoiattolino arrampicato sulla spalla.

Potrebbe trattarsi di una rappresentazione ispirata al traffico della grande strada del Nord che correva in prossimità delle terre del committente del manoscritto, Geoffrey Luttrell signore di Irnham. Su questa via era passato nel 1328 il corteggio che accompagnava Filippa di Hainault promessa sposa del re Edoardo III, notoriamente affezionata agli scoiattoli, mentre si recava a York dove sarebbe stato celebrato il matrimonio e forse il miniatore del codice aveva assistito allo spettacolo.

Ciò è certamente plausibile tanto più che nelle illustrazioni del manoscritto abbondano le rappresentazioni di carri e carriaggi osservati con precisione nelle loro caratteristiche e nelle loro diversità. Più che un singolo evento storico l'immagine del carro delle regine ha probabilmente, come ha proposto Michael Camille, un valore più generale e si riferisce alle quattro regine che Geoffrey Luttrell aveva servito, le due mogli di Edoardo I, Eleonora di Castiglia e Margherita di Francia, Isabella di Francia, sposa di Edoardo II, e infine Filippa di Hainault. Il testo del salmo di questa pagina si apre con le parole «Recordatus est quoniam pulvis sumus, homo sicut fenum dies eius tamquam flos agri sic efflorebit» e l'immagine – questa sorta di processione genealogica – verrebbe a ricordare la vanità della condizione umana cui allude il succedersi dei regni. Osserva Michael Camille:

> «Solo dopo esser stato testimone del totale collasso della legge e dell'ordine e dei molti delitti ed esecuzioni capitali della precedente decade un nobile negli anni trenta poteva vedere la vanità del potere terreno incarnato nello scintillante miraggio di uno spettacolo di corte».

[19] M. Camille, *The Luttrell Psalter and the Making of Medieval England*, London 1998.

Nei due casi, quello della sala della Pace di Siena e quello del Luttrell Psalter, non è tanto la vita della strada e la realtà attuale del viaggio ad essere rappresentata, ma l'immagine apre ad un discorso più ampio, di propaganda politica – nel più vasto senso del termine – in un caso, di memoria e meditazione personale nell'altro.

Il Trecento vede enormemente estendersi la rappresentazione e quindi l'iconografia del viaggio, sono i monarchi in cammino che appaiono nelle cronache dinastiche come le *Grandes Chroniques de France*, o pellegrini e commercianti nelle più dimesse cronache borghesi, fino a discese di imperatori nelle gesta imperiali che narrano le imprese di Enrico VII o di Carlo IV. L'arcivescovo di Treviri Baldovino di Lussemburgo, fratello di Enrico VII, fa comporre un resoconto figurato della sfortunata discesa a Roma del sovrano dove sono minutamente rappresentati gli spostamenti, le battaglie, le entrate nelle città, il passaggio dei colli alpini [20].

L'abbondanza delle rappresentazioni si accompagna all' aumento dei traffici e degli spostamenti e a una crescente spettacolarizzazione del viaggio. Spettacolarizzazione ma anche quotidianizzazione anedottica.

D'altra parte anche le vicende sacre sono sottoposte a una sorta di riduzione al quotidiano che fa si che la Fuga in Egitto o il viaggio dei Magi si frammentino in una serie di episodi fino a comporre un lungo racconto, come avviene nel portale della celebre chiesa di pellegrinaggio di Saint Théobald a Thann in Alsazia.

Si prendono a rappresentare le singolarità delle terre esotiche, ma nei *Tacuina Sanitatis*, sorta di sontuosissime enciclopedie igienico-farmacologiche illustrate prodotte nell'ambiente della corte dei Visconti sullo scorcio del Trecento, si esplorano la botanica, la meteorologia, il clima l'alimentazione, i comportamenti, le abitudini e i costumi degli abitanti dell'Occidente descrivendo via via pregi e difetti di differenti sostanze, differenti elementi, differenti attività. La ricercata eleganza di queste immagini apre la via al cosiddetto "gotico internazionale", il sofisticato stile che si affermerà con grande rapidità al di là di ogni frontiera.

Tra tre e quattrocento quella del gotico internazionale è l'epoca più trionfale, festante e favolosa delle rappresentazioni di viaggio.

[20] F.-J. Heyen, *Kaiser Heinrichs Romfahrt. Die Bilderchronik von Kaiser Heinrich VII und Kurfurst Balduin von Luxemburg (1308-1313)*, Boppard am Rhein 1965, *Il viaggio di Enrico VII in Italia*, a cura di M. Tosti Croce, Roma 1993.

È proprio la rappresentazione del viaggio che meglio si presta ad esprimere quelle attese di racconti esotici, di rappresentazioni fantastiche, di raffinata eleganza mondana così forti in quel tempo. Le varie compilazioni di viaggi come il *Livre des merveilles du monde* o il *Milione* sono tradotte e copiate in molti esemplari.

Da una parte ci sono le prime rappresentazioni più o meno favolose dei viaggi in Oriente dall'altra il viaggio dei magi assume carattere teatrale grazie all'influenza delle sacre rappresentazioni e in particolare a quella grandiosa processione dei Magi che a Milano dal 1336 si ripeteva ogni anno [21] partendo da Santa Maria delle Grazie per arrivare ad adorare il presepio allestito nella chiesa domenicana di Sant'Eustorgio [22] dopo esser passata di fronte alle colonne romane di San Lorenzo dove era installata la corte di Ponzio Pilato. Così il viaggio dei Magi offre l'occasione a rappresentazioni esotiche e fiabesche con lunghi e sinuosi cortei che si snodano attraverso paesaggi collinosi, con gran turba di uomini, di scimmie, di cammelli, di animali esotici come nella processione milanese che Galvano Fiamma descrive «cum somarijs et mirabili famulatu, clangentibus tubis et bucinis preeuntibus, simijs, babuynis et diversis generibus animalium» [23].

Il nuovo modo di rappresentare l'Adorazione accompagnata dalla descrizione del sontuosissimo corteggio è profondamente significativo per la fisionomia del gotico internazionale. È evocato volutamente un clima di favola attraverso gli spunti anedottici, i particolari curiosi ed esotici, lo sfoggio di costumi orientali, di animali rari, l'accostamento di allusivi brani paesistici.

«Ma questi elementi di irrealtà non sono usati come fine a se stessi, piuttosto presi dalla favolosa realtà del vicino oriente e della più prossima presenza della Francia contemporanea, il loro scopo è di aggiungere una nota ricca ed esotica alla fiaba, di dare ad essa un'aria di credibilità che appunto il racconto di fate richiede» [24].

[21] E. Mâle, *Les rois Mages et le drame liturgique in «Gazette des Beaux Arts»*, Serie 4a, IV, 1910, pp. 261-270; P. Geary, *I Magi e Milano*, in C. Bertelli (a cura di) *Il Millennio Ambrosiano*, Milano 1988, pp. 274-287.

[22] M.T. Donati, *I domenicani in Sant'Eustorgio dalle origini al Quattrocento*, in P. Biscottini (a cura di), *I chiostri di Sant'Eustorgio in Milano*, Milano 1998, p. 60 e sgg.

[23] G. Fiamma, *De rebus gestis a..vicecomitibus* in *Rerum Italicarum Scriptores XII*, Milano 1728, pp. 107-108.

[24] R. Krautheimer, *Lorenzo Ghiberti*, Princeton 1956, p. 77.

Anche la rappresentazione della Fuga in Egitto si presta al dispiegarsi di scenari sontuosi e meravigliosi, città, castelli, animali e fin i guerrieri esotici di Erode spediti inutilmente alla cattura dei fuggitivi. Il corteggio elegantissimo di cavalieri e amazzoni nel mese di Maggio del calendario delle *Très Riches Heures* del Duca di Berry si confonde e quasi si sovrappone con il corteggio dei Magi, lo stesso Duca che esce dalle porte di una città per recarsi in pellegrinaggio, pellegrinaggio di cui reca le insegne ricamate sull'abito sontuosissimo, fa parte di questo cosmo aristocratico ed esclusivo in cui anche il pellegrinaggio si presta a una manifestazione di classe. È questo il caso del prezioso ex voto di Isabella di Baviera alla chiesa di pellegrinaggio di Altötting dove di fronte al re Carlo VI inginocchiato davanti alla Madonna sta un cavaliere del suo seguito che ne regge l'elmo con la corona mentre in basso un elegantissimo palafreniere accudisce il «goldenes Rössl», il cavallino bianco di smalti e luccicante d'ori che ha dato nome all'insieme [25]. L'ultimo viaggio di questa stremata aristocrazia è quello verso la Fontaine de Jouvence, verso il miraggio di un miracoloso ringiovanimento che darà forza e vigore nuovi. Verso la fontana, tante volte rappresentata in miniature ed avori [26] e splendidamente e diffusamente messa in scena negli affreschi del castello della Manta ci si affretta con tutti i mezzi, in un carro o in una carriola, a piedi o a cavallo.

Da avvenimento cruciale delle vicende sacre, carico di tensioni e di significati il viaggio, o meglio la sua rappresentazione assumono una connotazione mondana, laica e, anche nel meraviglioso, quotidiana.

[25] R. Baumstark (a cura di) *Das Goldene Roessl*, catalogo della mostra, München 1995

[26] A. Rapp, *Der Jungbrunnen in literatur und bildenden Kunst des Mittelalters*, s.d., s.l., G. Romano (a cura di) *La sala baronale del castello della Manta*, Milano 1992.

FRANCO CARDINI
Firenze

I VIAGGI IMMAGINARI

Il numero dei luoghi "fantastici" e/o "leggendari", in tutte le culture, ma in modo speciale in quelle confluite nell'immaginario cristiano medievale o ad esso in vario modo collegate, è molto ampio, e ricchissima ne è la varietà [1]; così come straordinariamente larga è la gamma degli "Aldilà" – le dimore degli dei, o di esseri comunque sovra- o preternaturali, o degli antenati – che gli esseri umani hanno concepito durante la loro lunga storia e alcuni dei quali (per il tramite della Scrittura ebraica, delle tradizioni ellenistiche, degli scambi legati ai processi acculturativi) sono entrati in contatto con la visione dell'Aldilà cristiano e lo hanno in qualche modo e in differente misura influenzato e condizionato [2].

La cultura medievale – nonostante le polemiche e gli equivoci ancor persistenti a proposito dei rapporti fra le diverse eppur affini e interferenti categorie dell'"immaginario", del "fantastico", del "meraviglioso", dello "straordinario", dello "strano-estraneo" [3] – tro-

[1] Una panoramica in G. Guadalupi-A. Manguel, *Manuale dei luoghi fantastici*, Milano 1982. La dimensione che qui si prende in esame è quella dei viaggi immaginari, non dell'immaginario del viaggio, ch'è altra cosa e per il quale cfr. F. Cardini, *L'immaginario del viaggio dal Medioevo al Quattrocento*, in Idem, *L'invenzione dell'Occidente*, Chieti 1995, pp. 55-78.

[2] Per una visione d'insieme delle differenti forme dell'Aldilà dalle antiche civiltà orientali fino all'Islam (civiltà quindi strettamente interrelate fra loro), cfr. L. Moraldi, *L'Aldilà dell'uomo*, Milano 1985: un libro utile a chi ad esempio intenda indagare sull'immaginario cristiano, ma che astrae dalle civiltà nate in area diversa da quella mediterraneo-orientale. Riferimenti più ampi in F. Grégoire, *L'Aldilà*, a cura di A. Landi, Messina-Firenze 1975.

[3] Ci asteniamo in questa sede dall'entrare in una questione ch'è peraltro fondamentale al livello epistemologico, filologico, semantico e sociologico-letterario, e in questo senso investe la medievistica intesa in senso ampio: ma che in realtà riguarda solo fino a un certo punto la prospettiva propriamente storica alla quale noi qui vorremmo attenerci. Limitiamoci ad alcune indicazioni bibliografiche. Il punto di partenza può essere costituito da M. Beutler, *Fantastico*, in *Enciclopedia Einaudi*, VI, Torino 1979, pp. 17-37, e R. Mecchia, *Immaginazione*, *Ivi*, VII, pp. 43-53. In generale, appare irrinunziabile la menzione di: T. Todorov, *Introduction à la littérature fantastique*, Paris 1970; S. Solmi, *Saggi sul Fantastico. Dall'antichità alle*

va nel viaggio e nello schema etico allegorico delle scritture che su differenti piani e a diversi livelli ne danno conto – trattati enciclopedici, scritti didascalici, opere mistico-allegoriche, memorie di pellegrinaggio, romanzi d'*aventure* [4], relazioni a carattere tecnico-commerciale – un suo punto di riferimento costante, che si fonda sull'analogia tra *iter-peregrinatio* come esperienza esistenziale e *status viatoris* dell'uomo in quanto pellegrino che compie il suo viaggio della vita verso la Casa del Padre [5]. In questo senso ogni scritto medievale sul pellegrinaggio conserva, comunque atteggiata

prospettive del futuro, Torino 1978; C. Lecouteux, *Introduction à l'étude du merveilleux médiéval*, in «Etudes germaniques», 36, 3 (juil.-sept. 1981), pp. 273-90; *La narrazione fantastica*, Pisa 1983; *Fantastico e immaginario*, a cura di A. Scarsella, Chieti 1988; *Gli universi del fantastico*, a cura di V. Branca-C. Ossola, Firenze 1988; G. Lanciani, *Il meraviglioso come scarto tra sistemi culturali*, in *L'America tra reale e meraviglioso. Scopritori, cronisti, viaggiatori*, a cura di G. Bellini, Roma 1990, pp. 213-18; *Le Terre dell'Altrove. Fantastico e Immaginario*, Rimini 1992 («I Quaderni di Avallon», 28); *Geografia, storia e poetiche del fantastico*, a cura di M. Farnetti, Firenze 1995. Dal punto di vista letterario, S. Petrignani, *Fantasia e fantastico*, Milano 1985, e C. Nejrotti, *Sotto il segno di Hermes. I percorsi del mito e la narrativa dell'immaginario*, Rimini 1996. Più specificamente per il Medioevo: *El món imaginari i el món meravellós a l'edat mitjana*, Barcellona 1986; J. Le Goff, *Il Meraviglioso e il Quotidiano nell'Occidente medievale*, tr.it., Roma-Bari 1983; *De l'étranger à l'étrange, ou la conjointure de la Merveille*, Aix-en Provence 1988 («Senefiance», 25); *Il meraviglioso. Misteri e simboli nell'immaginario occidentale*, a cura di M. Meslin, tr.it., Milano 1988 (che purtroppo non reca però le molte e belle immagini pubblicate nell'originale francese, *Le merveilleux*, Tours 1984); *Il meraviglioso e il verosimile tra antichità e Medioevo*, a cura di D. Lanza-O. Longo, Firenze 1989; F. Dubost, *Aspects fantastiques de la littérature narrative médiévale (XII.ème-XIII.ème siècles). L'Autre, l'Ailleurs, l'Autrefois*, voll. 2, Paris 1991; J.R. Valette, *La poétique du merveilleux dans le Lancelot en prose*, Paris 1998. Un tentativo generoso di sintesi è in J. Le Goff, *L'immaginario medievale*, in *Lo spazio letterario del Medioevo*. 1. *Il Medioevo latino*, vol. IV. *L'attualizzazione del testo*, Roma 1997, pp. 1-42.

[4] Sul concetto, è fondamentale E. Köhler, *L'avventura cavalleresca. Ideale e realtà nei poemi della Tavola Rotonda*, tr.it., Bologna 1985. Molto importante anche P. Le Rider, *Le chevalier dans le Conte du Graal de Chrétien de Troyes*, Paris 1978. Per i testi italiani relativi a questa dimensione, F. Cardini, *L'avventura cavalleresca nell'Italia tardomedievale: modelli letterari e forme concrete*, in *Mediterraneo medievale. Scritti in onore di Francesco Giunta*, Soveria Manneli s.d., pp. 243-88. In linea generale, A. Pioletti, *Forme del racconto arturiano. Peredur, Perceval, Bel Inconnu, Carduino*, Napoli 1984, e M.C. Storini, *Lo spazio dell'avventura. Peripezia e racconto nel Medioevo*, Firenze 1997.

[5] Cfr. G.R. Cardona, *I viaggi e le scoperte*, in *Letteratura italiana*, vol. V, *Le questioni*, Torino 1986, pp. 687-716; B. Basile, *Il viaggio come archetipo. Note sul tema della* peregrinatio *in Dante*, in Idem, *Il tempo e le forme*, Modena 1990, pp. 9-36.

e mediata, una sua dimensione etico-paradigmatica [6]. Per questo la cultura del lungo periodo che per convenzione continuiamo a chiamar "medioevo" – almeno, e significativamente, fino allo scritto di Thomas More, che è pur soggetto a varie interpretazioni – non ha propriamente conosciuto la dimensione del "viaggio fantastico" [7], e tanto meno di quello "in nessun luogo", nell'*utopos*, cioè in luoghi per definizione ritenuti inesistenti o l'esistenza dei quali non costituisce comunque un problema obbiettivo d'ordine "realistico" ma riguarda piuttosto (da Platone e da Luciano di Samosata in poi) il dominio dell'allegoria o della metafora [8]: salvo i casi dei viaggi verso "l'Altro Mondo" desunti dalle tradizioni celtiche riconsiderate e tradotte nei *mabinogion* gallesi, nei *laïs*, come in quelli di Maria di Francia [9], e nei viaggi d'*aventure* cavalleresca [10],

[6] Cfr. C. Segre, *Fuori dal mondo*, Torino 1990.

[7] Appare almeno in questo contesto – come abbiamo rilevato – sviante l'uso generico dell'aggettivo «fantastico» come semisinonimo di «fantastico» e di «meraviglioso». Vero è che il «fantastico» – in quanto aggettivo collegato propriamente alla categoria della *fantasia*, con tutto il suo corredo di onirico e al limite di combinatoriamente arbitrario; per cui cfr. M. Oldoni, *A fantasia dicitur fantasma*, in «Studi medievali», XXI, 2 (1980), p. 493 e ss. – può insinuarsi nella categoria dell'immaginario e introdurvi infinite variabili a loro volta suscettibili di venir accolte e diffuse. In questo senso è ambiguo – ma il suo straordinario valore risiede altrove – lo stesso uso dell'aggettivo *fantastique* in J. Baltrušaitis, *Il Medioevo fantastico. Antichità ed esotismi nell'arte gotica*, tr.it., Milano 1973. Per il viaggio nell'esperienza letteraria, più in generale, cfr. *Pothos. Il viaggio, la nostalgia*, a cura di F. Rosa-F. Zambon, Trento 1995.

[8] Cfr. *Voyage aux pays de nulle part*, ed. da F. Lacassin, Paris 1990. Per la definizione del concetto di Utopia e la relativa problematica filosofica e politica, cfr. R. Trousson, *Voyage au pays de nulle part. Histoire littéraire de la pensé utopique*, Bruxelles1975; F.E. Manuel-F.P. Manuel, *Utopian thought in the western world*, Cambridge (Mass.) 1979; A. Petrucciani, *La finzione e la persuasione. L'utopia come genere letterario*, Roma 1983 (sulla finzione come «categoria strutturale» del testo utopico); *Per una definizione dell'utopia*, a cura di N. Minerva, Ravenna 1992 (in particolare il saggio di G. Zaganelli, *L'utopia medievale. Note su paradisi e discorsi*, pp. 61-70); G. Jean, *Voyages en Utopie*, Paris 1994.

[9] Cfr. p. es. M. di Francia, *Eliduc*, a cura di E. Levi, Firenze 1924 (rist. anast., Firenze 1984): è il tipico racconto d'impianto «morganiano» secondo la tipologia proposta dalla Harf-Lancner (cfr. *infra*).

[10] Per la quale, oltre al "classico" E. Köhler, *L'avventura cavalleresca. Ideale e realtà nei poemi della Tavola Rotonda*, tr.it., Bologna 1987, si veda la bella e originale ricerca di M.C. Storini, *Lo spazio dell'avventura. Peripezia e racconto nel Medioevo*, Firenze 1997. Sui rapporti fra *aventure* e "meraviglioso" la letteratura è sterminata. Limitiamo le nostre indicazioni ad alcuni titoli recenti a nostro avviso importanti: A. Paoletti, *Forme del racconto arturiano*, Napoli 1984; D. Poirion, *Il*

in quella dimensione che la Harf-Lancner ha definito «morganiana» [11] e che è caratterizzata dal viaggio in una terra incantata ardua, se non impossibile, a ubicarsi sulla superficie terrestre, o nelle regioni aeree sublunari, o nel sottosuolo; per quanto i miti celtici la situino in una del resto geograficamente imprecisabile area transoceanica, all'occidente estremo. Un'area imprecisabile, appunto: ma nondimeno considerata appartenente al mondo concreto o dotata comunque di una sua realtà [12].

L'estremo occidente celtico, difatti, non è un luogo ubicabile nella realtà del sistema di cultura del Medioevo cristiano se non appunto come Altro Mondo fantastico: legato cioè a una visione dell'universo non dimenticata – anzi, più volte e per più versi riconsiderata –, ma insituabile (o situabile solo molto ipoteticamente) all'interno del quadro geografico legittimato dalle *auctoritates* tanto bibliche quanto latino-ellenistiche [13]. A meno che questo Altro Mondo, originariamente parte di un sistema non solo geografico bensì più *lato sensu* concettuale estraneo a quello cristiano d'origine biblico-ellenistica, non entri in qualche modo in contatto con esso e non vi venga accolto in seguito a un processo acculturativo: com'è accaduto in episodi testuali peraltro di notevole importanza nella genesi dell'immaginario medievale nel suo

meraviglioso nella letteratura francese del Medioevo, tr.it., Torino 1988; C. Donà, *La cerva divina, Guigemar e il viaggio iniziatico*, in «Medioevo romanzo», XX-XXI (1996-97), pp. 321-37, 3-68. La dimensione fantastica del viaggio cavalleresco continua nell'età moderna: cfr. R.R. Bezzola, *L'Oriente nel poema cavalleresco del primo Rinascimento*, in *Venezia e l'Oriente fra tardo Medioevo e Rinascimento*, a cura di A. Pertusi, Firenze s.d., pp. 495-510.

[11] L. Harf-Lancner, *Morgana e Melusina. La nascita delle fate nel Medioevo*, tr.it., Milano 1989; cfr. anche P. Gallais, *La Fée à la Fontaine et à l'Arbre. Un archetype du conte merveilleux et du récit courtois*, Amsterdam-Atlanta 1992.

[12] Si pensi al *Dilmun* sumerico, o al paese degli Iperborei, o a quello delle Esperidi: luoghi tutti che dispongono di un'ubicazione quanto meno precisabile sotto il profilo dei punti cardinali: cfr. R. Thévenin, *I paesi leggendari dinanzi alla scienza*, tr.it., Milano 1950; *Peuples et pays mythiques*, ed. da F. Juan-B. Deforge, Paris 1988; M. Menghi, *L'utopia degli Iperborei*, Milano 1998. Nella categoria di "paesi leggendari" vengono ordinariamente inclusi, non sempre con le necessarie distinzioni, terre mitiche appartenenti a sistemi mitico-religiosi differenti e paesi più tardi effettivamente scoperti (o comunque identificati con terre scoperte): cfr. E.H. Bunbury, *A history of ancient geography*, voll. 2, London 1979; C.R. Beazley, *The dawn of modern geography*, voll. 3, London 1897-1906; L. Olschki, *Storia letteraria delle scoperte geografiche*, Firenze 1937.

[13] Cfr. M. Lecco, *«Ordine» e «disordine» nelle rappresentazioni medievali dell'Aldilà*, in «Quaderni medievali», 20 (1985), pp. 133-41.

complesso, quali la *Visio sancti Brendani* [14] oppure tutti i testi che – come quello del monaco cistercense di Saltrey nello Huntingdonshire del cui nome è nota solo l'iniziale "H", da Matteo Paris interpretata come la prima lettera del nome *Henricus* – si riferiscono al «Purgatorio di San Patrizio» [15]. L'ambiente monastico celto-ibernico è stato il primo tramite attraverso il quale l'Altro Mondo celtico è penetrato profondamente nella cultura e nel sistema geografico immaginario della Cristianità medievale; il romanzo cavalleresco arturiano con i suoi referenti folklorici, a partire dal XII secolo, ne è stato il secondo [16]. Fra le culture originariamente estranee al sistema ebraico-ellenistico ed entrate in seguito e in vario modo in contatto con esso – e su di esso influenti – in seguito alla cristianizzazione, molto minor importanza di quella celtica nell'elaborazione dell'immaginario dell'Aldilà hanno avuto quelle germanica, slava, baltica, uraloaltaica: per quanto esse abbiano variamente contribuito, dall'Alto Medioevo in poi, all'elaborazione di quella variabile del "viaggio sciamanico" [17] che sta alla base di molte *visiones* medievali – come quelle relative al *feralis exercitus* – e che secondo la tesi di Carlo Ginzburg (che personalmente in gran parte condivido) ha finito con il confluire sotto molti aspetti nell'immaginario del sabba [18].

La gamma dei "viaggi fantastici" [19] quindi, quantitativamente non trascurabile, va considerata concettualmente ben distinta – per quanto somiglianze, connessioni o scambi fra i due generi possano ben verificarsi: e quindi la distinzione sia talora ardua e talaltra appaia pedante – da quella dei "viaggi immaginari", che

[14] Cfr. *Navigatio sancti Brendani - La navigazione di San Brandano*, a cura di M.A. Grignani, Milano 1975.

[15] Cfr. J. Le Goff, *La nascita del Purgatorio*, tr.it., Torino 1982, part. p. 216. Il testo di H. di Saltrey è stato tradotto in franco-settentrionale da Maria di Francia col titolo di *Purgatoire Saint Patrice*, cfr., ancora, P. Taviani, *Soglie dell'Aldilà nell'Irlanda medievale*, in *Luoghi sacri e spazi della santità*, a cura di S. Boesch Gajano-L. Scaraffia, Torino 1990, pp. 37-60.

[16] Cfr. i testi raccolti ne *La légende arthurienne. Le Graal et la Table Ronde*, ed. di D. Régnier-Bohler, Paris 1989.

[17] Cfr. p. es. il *Viaggio nell'Oltretomba di una sciamana cinese*, a cura di G. Stary, Firenze 1977.

[18] C. Ginzburg, *Storia notturna*, Torino 1989.

[19] Alla dimensione immaginario-fantastica del viaggio e del viaggiare hanno dedicato attenzione, in un contesto generale, M.S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte. In viaggio nel Medioevo*, Torino 1997, pp. 157-277, *passim*, e J. Verdon, *Voyager au Moyen Age*, Paris 1998, pp. 333-84.

avevano attinenza con l'*imago mundi* e dunque con l'immagine dell'*ecumène* e delle aree terrestri, marittime oppure oceaniche in qualche modo note (o per esperienza diretta, o per descrizione delle *auctoritates*) [20]. Tali viaggi immaginari, anche se e quando non intendevano presentarsi esplicitamente come avvenuti nella realtà materiale, avevano comunque come loro mèta luoghi che magari non erano mai stati raggiunti – e che addirittura non potevano essere raggiunti [21] da esseri umani, ma che nondimeno erano considerati esistenti, – erano stati descritti e sull'esistenza dei quali non si nutrivano dubbi. I regni dell'Aldilà erano fra questi luoghi [22] e potevano essere visitati mediante viaggi concreti ed effettivi ma, più spesso, mediante una visione [23].

[20] Su miti geografici, assetto del mondo e geografia immaginaria in rapporto alla realtà allora conosciuta (ma anche a quella obbiettiva), cfr. U. Tucci, *Credenze geografiche e cartografia*, in *Storia d'Italia*. V.1. *Documenti*, Torino 1973, p. 49 e ss.; A. Brusa, *Aspetti della conoscenza dell'Oriente nell'occidente cristiano*, in «Archivio storico pugliese», XXXIII, I-IV (genn.-dic. 1980), pp. 185-204; *Hic sunt leones. Geografia fantastica e viaggi straordinari*, a cura di O. Calabrese-R. Giovannoli-I. Pezzini, Milano 1983; I. Pezzini, *Exploratorium. Cose dell'altro mondo*, Milano 1991. Per il Medioevo: C. Frugoni, *La figurazione bassomedievale dell'*imago mundi, in «*Imago mundi*». *La conoscenza scientifica nel pensiero bassomedievale*, Todi 1983, pp. 223-69; A. Quondam, *(De)scrivere la terra. Il discorso geografico da Tolomeo all'atlante*, in *Culture et société en Italie du Moyen-Age à la Renaissance. Hommage à André Rochon*, Paris 1985; G. Tardiola, *Atlante fantastico del Medioevo*, Anzio 1990; M. Ciccuto, *Le meraviglie d'Oriente nelle enciclopedie illustrate del Medioevo*, in *L'enciclopedismo medievale*, a cura di M. Picone, Ravenna 1994, pp. 81-116; P. Gautier Dalché, *Saperi geografici nel Mediterraneo cristiano*, in *Federico II e il mondo mediterraneo*, a cura di P. Toubert-A. Paravicini-Bagliani, II, Palermo 1994, pp. 162-82; P. Zumthor, *La misura del mondo. La rappresentazione dello spazio nel Medioevo*, tr.it., Roma-Bari 1995; P. Gautier Dalché, *Geographie et culture. La représentation de l'espace du VIe au XIIe siècle*, Aldershot 1997. Per il concetto di «viaggio immaginario» e la sua delimitazione, cfr. J. Richard, *Voyages réels et voyages imaginaires, instruments de la connaissance géographiques au Moyen Age*, in Idem, *Croisés, missionnaires et voyageurs*, London 1983, pp. 211-20.

[21] L'interdizione relativa all'accesso di certi luoghi da parte degli esseri umani, e addirittura l'invisibilità di essi (e la possibilità d'individuarne l'accesso solo attraverso metodi rituali, come accade nella *Nekyia* descritta nell'XI libro dell'*Odissea*, per cui cfr. P. Santarcangeli, *Nekyia. La discesa dei poeti agli Inferi*, Milano 1980, pp. 125 e ss.), fa parte degli oggetti dello studio di C. Lecouteux, *Démons et Génies du terroir au Moyen Age*, Paris 1995.

[22] Cfr. F. Bar, *Les routes de l'autre Monde*, Paris 1946; H.R. Patch, *The Other World according to description in medieval literature*, Cambridge (Mass.) 1950.

[23] Cfr. C. Kappler et Coll., *Apocalypses et Voyages dans l'Au-Delà*, vol. 2, Paris 1987; *Visioni dell'Aldilà in Occidente. Fonti, modelli, testi*, a cura di M.P. Ciccarese, Firenze 1987; A. Micha, *Voyages dans l'Au-Delà d'après des textes médiévaux, IVe-XIIIe siècles*, Paris 1992; *I viaggiatori del Paradiso. Mistici, visionari, sognatori alla ricerca dell'Aldilà prima di Dante*, a cura di G. Tardiola, Firenze 1993. Per il concetto di *visio* e i suoi complessi rapporti con quello di *somnium*, cfr.: W. Levison, *Die Politik in den Jenseitsvisionen des frühen Mittelalters*, Düsseldorf 1948; M. Aubrun, *Caractères et portée religieuse et sociale des «Visiones» en Occident du VIe au XIe siécle*, in «Cahiers de Civilisation Médiévale», 23 (1980), pp. 109-30; P. Dinzelbacher, *Vision und Visionliteratur in Mittealter*, Stuttgart 1981; C. Erickson, *La visione del Medioevo*, Napoli 1982; *I sogni del Medioevo*, a cura di T. Gregory, Roma 1985, M. Lecco, «*Ordine*» *e* «*disordine*» *nelle rappresentazioni medievali dell'Aldilà*, in «Quaderni medievali», 20 (1985), pp. 133-43.

Solo in visione era in effetti possibile – salvo specialissimi casi di grazia – visitare i regni oltremondani abitati dalle anime dei defunti e dalle presenze sovrannaturali che vi avevano la loro propria dimora. «Io non Enëa, io non Paulo sono», rammenta Dante a Virgilio, esprimendo dubbi sul fatto che – a parte appunto l'antenato del fondatore di Roma e l'Apostolo delle genti, entrambi oggetti di speciale elezione divina – si potesse «corruttibili ancora» [24] andare «ad immortale secolo», e ciò «sensibilmente». E in effetti, che si potesse viaggiare «sensibilmente» nell'Aldilà cristiano, anche in casi di particolare grazia, era molto dubbio: tanto che lo stesso Paolo, narrando di essere stato rapito in Paradiso, precisava «sive in corpore nescio sive extra corpus nescio, Deus scit» [25]. A parte il modello dell'ascensione di Paolo al cielo – diverso il caso del «viaggio nell'Aldilà» di Enea descritto da Virgilio nel VI libro dell'*Eneide*, che riprende i moduli magico-evocatori della *Nekyia* [26], Dante disponeva, è ormai praticamente certo, di un altro illustre esempio di visita alla sede di Dio.

Conosciamo l'insieme delle tradizioni arabe che si riferiscono alla Sura 17 del *Corano*, la Sura del *Viaggio notturno*, e la serie di *hadith* riguardanti il *miraj*, cioè l'ascensione notturna del Profeta Muhammad da Gerusalemme al cielo in sella al cavallo Buraq. L'originale arabo che coordina questa serie di racconti è andato perduto, ammesso che sia mai veramente esistito: tuttavia Abraham Alfaquim ne aveva compilato una riduzione dall'arabo al castigliano sulla quale verso il 1264 Bonaventura da Siena, «domini regis notarius et scriba» alla corte di Alfonso X di Castiglia, aveva rica-

[24] D. Alighieri, *Inf.*, II, 10-36, part. 14-15, 32.

[25] *I I Cor.*, 12, 2-4. Per l'aspetto e la localizzazione del Paradiso, cfr. J. Delumeau, *Storia del paradiso. Il giardino delle delizie*, Bologna 1994.

[26] P. Santarcangeli, *Nekyia* ... cit., p. 137 ss.

vato una versione latina e una francese. Presso quel sovrano, proprio nei medesimi anni, era esule da Firenze il guelfo Brunetto Latini che, viaggiando in Spagna al tempo della battaglia di Montaperti del 1260, che aveva segnato l'inizio di un periodo di governo ghibellino nella sua città, aveva preferito non tornare in patria. Non sappiamo se nella bisaccia di Brunetto Latini, che rientrò a Firenze nel 1266 dopo la battaglia di Benevento, vi fosse una copia, o un'epitome, o degli appunti, del *Liber de Scala*; non sappiamo per quale via il più illustre allievo del Latini, Dante Alighieri, sia pervenuto a conoscere il contenuto di quel testo. Certo è che le analogie tra il *Liber* e la *Divina Commedia* sono tali e tante che ormai si può con certezza affermare che l'ascensione del Profeta, ritessuta e rinarrata attraverso una serie di successivi racconti, sia uno dei fondamenti – il più profondo forse – del più grande poema del Medioevo occidentale [27].

Questo vale per il viaggio di Dante attraverso i cieli dominati dai pianeti fino all'Empireo. Sono molte le *visiones animarum* in cui si dà variamente conto delle gioie dei beati o in cui si scorge e si descrive la *Jerusalem coelestis* [28]: si pensi a quella di San Salvo, vescovo di Albi, descritta alla fine del VI secolo da un suo illustre amico, lo storico Gregorio di Tours; alle pagine dei *Dialogi* di Gregorio Magno, specie al I dialogo del libro IV, dove il Paradiso terrestre precede il celeste; a quelle del monaco Bonello, di Massimo e di Baldario descritte nel VII secolo dal benedettino spagnolo Valerio di Bierzo; a quella di Baronto, monaco merovingio del VII secolo; a quella di Drythelm, raccontata da Beda il Venerabile e che ha avuto straordinario successo nella letteratura medievale fino al XI secolo suscitando l'interesse di Alfrico, di Otlone di Sankt Emmeran, di Elinando di Froidmont (Beda narra anche una visione meno nota, quella che ha per protagonista l'irlandese Fursy); a quella di sant'Anscario, monaco di Corbie e vescovo di Brema fra 859 e 865, descritta dal suo discepolo Remperto; a quella di Carlo il Grosso, narrata fra XI e XII secolo dal benedettino Ariulfo; a quella del monaco tornato in vita, la testimonianza del quale è raccolta da Otlone di Sankt Emmeran; a quella avuta in giovinezza nei primi anni del XII secolo da quell'Alberico da Settefrati che, in seguito ad essa, vestì l'abito di monaco cassinese; a quella del novizio cistercense, forse del XII secolo, custodita però in un manoscritto quattrocentesco di Cambridge; alla celebre *Visio Tungdali*, racconto del viaggio oltremondano dell'irlandese Tnugdal o Tungdal, redatto a metà XII secolo a Ratisbona da un monaco, anch'egli irlandese, e dove Paradiso celeste e Paradiso terrestre s'identificano; alla visione di Guntelmo, attribuita da molti a Pietro il Venerabile e redatta fra sesto e settimo decennio del XII secolo; al *Tractatus de Purgatorio* redatto nel penultimo decennio del medesimo secolo dal monaco cistercense irlandese "H" (che anche noi chiameremo, come altri, "Henricus", Enrico) di Saltray, dove si narra il viaggio oltremondano del cavaliere Owein – proprio mentre cresceva la moda del romanzo cavalleresco d'*aventure*, e dove due Paradisi, il celeste e il terrestre, si situano entrambi verso oriente; alla bella visione narrata alla fine del XII secolo da Gioacchino da Fiore nei *Commentaria in Jeremiam*, dove uno splendido Paradiso terrestre circondato da un muro bronzeo e ricco di fiori, d'alberi e di profumi, conduce direttamente al trono prezioso di Dio; ai cenni alla condizione dei beati nella famosa visione di Turchill, redatta pare ai primi del Duecento dal cistercense inglese Rodolfo di Coggeshall e ripresa poi da Ruggero di Wendower, da Matteo Paris, da Vincenzo di Beauvais [29]. Tutte queste rappresentazioni occidentali, comunque, sono in profondità e in intensità ben poca cosa rispetto alla mirabile architettura del *Libro della Scala*.

[27] Nel 1919 l'arabista spagnolo Miguel Asìn Palacios, in un'opera ricca di erudizione e costruita con grande abilità, rivendicava all'Islam la paternità dell'immaginario dantesco dell'Aldilà. La sua tesi, a lungo contrastata (cfr. M. Asìn Palacios, *Dante e l'Islam*, tr.it., vol. 2, Parma 1994), fu confermata dal ritrovamento da parte di Enrico Cerulli, nella Biblioteca Vaticana, di un codice della Bibliothèque Nationale di Parigi contenente la versione latina e francese del *Liber de scala* (cfr. E. Cerulli, *Il «Libro della Scala» e la questione delle fonti arabo-spagnole della "Divina Commedia"*, Città del Vaticano 1949). In un altro codice, conservato alla Vaticana, oltre al *Liber de Scala* c'è anche una copia dello *Collectio Toletana*. Cfr. ora anche *Il Libro della Scala di Maometto*, tr.it. di R. Rossi Testa, intr. di C. Saccone, Milano 1991; *Le Livre del l'échelle de Mahomet*, tr.fr. di G. Besson-M. Brossard-Dandré, Paris 1991. Per collocare il *Libro della Scala* nel contesto delle ricerche d'età alfonsina cfr. E. Cerulli, *Nuove ricerche sul «Libro della Scala» e la conoscenza dell'Islam in Occidente*, Città del Vaticano 1972. È probabile che l'opera fosse conosciuta comunque anche nella Sicilia sveva.

[28] Sono al riguardo classiche, ormai, le pagine di A.Ja. Gurevich, *La Divina Commedia prima di Dante*, in Idem, *Contadini e santi. Problemi di cultura popolare nel Medioevo*, tr.it., Torino 1986, pp. 173-242.

[29] Cfr. J. Le Goff, *La nascita* ... cit., *passim;* G. Tardiola, *I viaggiatori* ... cit.; A. Micha, *Voyages dans l'Au-Delà* ... cit. *passim*.

La maggior parte delle *visiones* or ora richiamate comportavano anche lo spettacolo delle pene infernali, dalle quali si andarono successivamente distinguendo – fra XI e XII secolo, come ha dimostrato Jacques Le Goff – quelle del Purgatorio. L'immaginario relativo ai castighi e ai tormenti dei dannati ebbe anche, come sappiamo, una straordinaria fortuna tanto nella scultura e nella pittura dei secoli XI-XIV, quanto nelle stesse rappresentazioni "teatrali" [30]. Alcuni di questi testi, come la *Visio Tungdali*, furono tradotti e diffusi in varie lingue europee e ricevettero fortunati volgarizzamenti italici nel Trecento [31]. L'eco di essi agevolmente si riscontra in una quantità di scritti a carattere omiletico, agiografico, etico-parenetico: un *topos* molto diffuso è ad esempio il *pons subtilis* – un tema d'origine zoroastriana passato attraverso l'Islam [32]–, il ponte che si allarga o si restringe a seconda del grado di bontà o di perversità delle anime che lo passano. Il *pons subtilis* torna come elemento d'un viaggio onirico nell'Aldilà nella leggenda toscana di San Galgano e viene raffigurato anche in un encausto primoquattrocentesco della chiesa di Santa Maria del Piano a Loreto Aprutino (Pescara) come parte d'un racconto che – ispirandosi alla *visio* di Alberico da Settefrati – allegorizza l'esperienza del pellegrinaggio.

Queste possono essere state – e sono in effetti state, come molte prove testimoniano – tra le fonti di Dante, che però ha profondamente e genialmente ridefinito l'intera geografia dell'Aldilà ubicandone i luoghi con molta precisione: l'Inferno in un grande imbuto sotterraneo che si apre al di sotto della città di Gerusalemme; il Purgatorio in una montagna posta esattamente agli antipodi della Città Santa; il Paradiso terrestre sulla cima di quella stessa montagna. Tale rigorosa geografia fantastica – al di là dell'impianto teologico-filosofico che la sorregge e la rende profondamente logica nonostante la rigorosa localizzazione sfidi la verosimiglianza – è debitrice di una gran quantità di fonti peraltro profondamente elaborate.

[30] Cfr. A. Haas, *Descensus ad inferos. Viaggi agli inferi e visioni dell'Aldilà nel Medioevo prima di Dante*, in «Communio», 55 (1981), pp. 41-62.

[31] Cfr. *La visione di Tungdal*, a cura di M. Lecco, Torino 1998 (edizione di una versione francese e di un frammento anglo-normanno); e la *Visione di Tungdalo*, volgarizzamento del XIV sec. con vari riscontri, ed. F. Corazzini, Bologna 1872 (rist.anast. Bologna 1968).

[32] Cfr. I.P. Couliano, *Esperienze dell'estasi dall'ellenismo al Medioevo*, Roma-Bari s.d., pp. 145-53.

Da questo punto di vista, è noto che la *Divina Commedia* ha conosciuto come viaggio all'Aldilà infernale – ci occuperemo poi, brevemente, del viaggio al Purgatorio e al Paradiso terrestre – una lunga serie di precedenti, che situano l'Inferno o (dopo la sua fissazione come luogo anziché come condizione spirituale) il Purgatorio in regioni terrene o subtelluriche variamente precise e identificabili, ad esempio le viscere del vulcano Etna [33]. Il Paradiso, che i padri avevano talora unito al, o confuso col, Paradiso terrestre, era stato ben presto situato in area transoceanica o celeste [34].

Quanto alle altre aree visitate da Dante nella *Divina Commedia*, i precedenti della loro ubicazione e del loro aspetto stanno in parte – insieme col tema scritturale, sia pur apocrifo, del *descensus ad Inferos* del Cristo [35]– in quella serie di *visiones animarum* situabili tra VI, VII e XIII secolo – che già abbiamo ricordato. Dopo il testo apocrifo detto «Vangelo di Nicodemo», la cui stesura iniziale risale al II secolo – e nel quale due fratelli resuscitati dalla morte, Leucius e Carinus, narrano come «testimoni oculari» la scena tremenda del *descensus Christi* – e dallo stesso episodio, presentato in un'altra scrittura apocrifa, l'«Apocalisse di Paolo» della fine del IV secolo in poi, le *visiones* dell'Aldilà si moltiplicarono: e si è visto come talune di loro dessero spazio anche a rappresentazioni paradisiache, per quanto le più celebri – da quella di Alberico a quella di Tungdalo a quella di Turchill al «Purgatorio di San Patrizio» – insistessero comunque piuttosto e soprattutto sulle pene e sulle orribili scene dello strazio dei dannati. Quella era stata nella maggior parte dei casi la funzione edificante per la quale erano state composte, e quella fu la ragione del loro stesso successo diffuso da predicatori e da committenti d'immagini scolpite e dipinte.

Ma il Purgatorio dantesco, perduto nell'immensità dell'Oceano agli antipodi rispetto a Gerusalemme, risponde a un'altra e differente logica: a un'altra differente linea d'ispirazione testuale. Vi si presenta anzitutto il richiamo al tema antipodico che – assieme

[33] Cfr. A. Graf, *Artù nell'Etna*, in Idem, *Miti, leggende e superstizioni nel Medioevo*, nuova ed., Pordenone 1993, pp. 489-534, e le fonti dal Graf usate e rivisitate poi dal J. Le Goff, *La nascita* ... cit., pp. 227 e ss. e *passim*. Si veda anche P. Marchese, *L'Etna tra credenza e scienza*, in «Nuove Effemeridi», 15, III (1991), pp. 41-53.

[34] Cfr. M. Alexandre, *Entre ciel et terre: les premiers débats sur le site du Paradis (Gen. 2, 8-15 et ses réceptions)*, in *Peuples et pays* ... cit., pp. 187-224.

[35] Per cui cfr. *La discesa agli inferi*, in «Communio», 55 (gen.-feb. 1981), pp. 1-40.

a quello delle *terrae incognitae* transoceaniche, desunto da Seneca – aveva costituito fin dalla tarda antichità una sorta di contrappunto alla prevalente *imago mundi* tratta dai geografi dell'antichità e rielaborata da Solino a Isidoro di Siviglia all'*Imago mundi* di Onorio d'Autun allo *Speculum naturale* di Vincenzo di Beauvais, che lo emarginava o lo sottaceva senza tuttavia che ciò comportasse sempre e necessariamente (talora sì) una negazione o un'opposizione. Nel *De civitate Dei*, Agostino aveva discusso con attenzione la teoria degli antipodi, confutandola – e sulla sua posizione si sarebbe allineato Isidoro di Siviglia –, ma senza impedire tuttavia che gli antipodi in qualche modo sopravvivessero, magari come nome di popolo che occupava una delle molte isole sparse per l'Oceano. In questo modo il tema si era andato perpetuando e collegandosi poi con quello arturiano: lo vediamo riemergere difatti nel romanzo cavalleresco [36].

Ma c'è da chiedersi se dietro all'immagine dantesca della Montagna del Purgatorio non vi sia anche qualcos'altro [37]: e se davvero sia un passo più lungo della gamba l'associare la montagna della purificazione cui è dedicata la seconda Cantica del poema a quella «montagna, bruna - per la distanza», che al vecchio Ulisse, al termine del suo «folle volo» al di là delle Colonne d'Ercole, appare «alta tanto – quanto veduta non avea alcuna», e dalla quale «un turbo nacque» che avvolge e affonda la nave finché il mare non si richiude sui marinai [38].

Un viaggio immaginario, certo, quello di Ulisse nel racconto dantesco. Oseremmo chiederci quanto anche fantastico. Al di là della potenza dell'immaginazione e delle capacità evocatrici dell'Alighieri, sappiamo che sull'itinerario oceanico del figlio di Laerte si addensa una fitta problematica [39]. La rotta, una volta lasciate alle spalle Siviglia e Ceuta, «sempre acquistando dal lato mancino» [40], procede verso Sud-Ovest per quasi cinque mesi, molto a Sud dell'Equatore, quando la «montagna bruna» si staglia all'orizzonte. Ma sulla rotta a Sud-Ovest, passate le Colonne d'Ercole, s'incontrano le Canarie: e la montagna dalla quale nasce «un turbo» ci dà l'impressione di un vulcano. Un'immagine scaturita dalle isole vulcaniche del mare di Sicilia, che Dante conosceva e che potrebbe anche aver visto di persona? Una suggestione nata ad esempio dal terribile monte visto da San Brandano nell'isola dell'Inferno? [41] Tale monte è stato identificato in vario modo da chi ha voluto scorgere – e senza dubbio in qualche misura con ragione – nella navigazione del monaco irlandese l'eco di elementi realistici desunti dagli *immrama* celtici e dall'esperienza dei marinai-missionari irlandesi naviganti nell'Oceano durante l'Alto Medioevo. C'è chi ha voluto identificare la montagna infernale col vulcano islandese dello Hekla; ma la Grignani ricorda che «nelle carte medievali [...] l'Inferno è spesso identificato con l'isola delle Canarie, di solito Tenerife» [42]. Tale identificazione ha con ogni probabilità la sua fondamentale causa nella massa fumante del vulcano Teyde, che domina la grande isola [43]. E c'è da chiedersi se Dante non abbia disegnato, per Ulisse, una verosimile rotta oceanica, sia pur spostando Tenerife nell'emisfero australe; e magari da chiedersi se e fino a che punto a questa costruzione poetica siano estranee voci e notizie riguardanti il tragico tentativo di navigazione oceanica dei fratelli Vivaldi, verificatosi non troppi anni prima della redazione della prima Cantica [44].

[36] Cfr. G. Moretti, *Gli antipodi. Avventure letterarie di un mito scientifico*, Parma 1994.

[37] Sul simbolo della montagna, in un diverso contesto, cfr. A. Tenenti, *Reale e immaginario della montagna in Marco Polo*, in «Atti dell'Istituto veneto di scienze, lettere ed arti», CLIV (1995-96), Classe di scienze morali, lettere ed arti, Venezia 1996, pp. 1-19.

[38] *Inf.*, XXVI, 133-142.

[39] Per taluni riscontri iconici, L. Quartino, *Presupposti iconografici al Paradiso terrestre di Cristoforo Colombo*, in «Columbeis», II (1987), pp. 395-402.

[40] *Inf.*, XXVI, 126.

[41] Cfr. *Navigatio sancti Brendani*, ed. Grignani, cit., 26 della versione veneta e 24 di quella toscana, pp. 154-63 (anche XXIV, pp. 144-46 dell'ed. proposta da G. Tardiola, *I viaggiatori del paradiso* ... cit.).

[42] *Navigatio sancti Brendani*... cit., p. 155.

[43] Cfr. Ch. Verlinden, *Lanzarotto Malocello et la découverte portugaise des Canaries*, in «Revue belge de philologie et d'histoire», XXXVI (1958), pp. 1181-87; G. Padoan, *Petrarca, Boccaccio e la scoperta delle Canarie*, in «Italia medievale e umanistica», VII (1964), pp. 263-77; F. Surdich, *Due testimonianze poco note sulla scoperta delle isole Canarie*, in *Atti del II convegno internazionale di studi colombiani*, Genova 1977, pp. 247-56.

[44] Sull'Ulisse dantesco e il «folle volo», cfr.; A. Pagliaro, *Ulisse. Ricerche semantiche sulla Divina Commedia*, rist., vol. I, Messina-Firenze 1967, pp. 371-432; D'A.S. Avalle, *L'ultimo viaggio di Ulisse*, in «Studi danteschi», XLIII (1966), pp. 35-67; J. Freccero, *Dante's Ulysses*, in *Concepts of the hero in the Middle Ages and the Reinaissance*, Albany 1975, pp. 101-19; G. Padoan, *Ulisse «fandi fictor» e le vie della sapienza*, in Idem, *Il pio Enea, l'empio Ulisse*, Ravenna 1977, pp. 170-99; A.M. Chiavacci Leonardi, *L'ardore della conoscenza*, in Idem, *La guerra della pietade*, Milano-Napoli 1979; G. Gorni, *Le «ali» di Ulisse, emblema dantesco*, in Idem, *Lettera nome numero. L'ordine delle cose in Dante*, Bologna 1990, pp. 175-98.

Ponendo il suo Purgatorio a Sud-Ovest dell'*ecumène*, Dante ha in un certo senso prestato omaggio a una lunga tradizione che da una parte collegava tenacemente il Purgatorio all'Inferno, dall'altra lo situava in isole oceaniche a occidente, come accade nel *Purgatorium sancti Patricii* e nella *Navigatio sancti Brendani*.

D'altro canto, la *Navigatio* presenta nell'Oceano occidentale una quantità d'isole belle, dolci, piacevoli, che parrebbero costituire un ricordo delle *beatae insulae* della mitologia greco-latina – da Omero a Marziano Capella [45], in una linea ininterrotta – e, soprattutto forse, richiamare alle «Isole Fortunate» della tradizione celtica senza dubbio sottesa a tale testo [46]. Non toccheremo, qui, il tema complesso e dibattuto del rapporto fra mito greco-romano e mito celtico [47]. Resta il fatto che il tema di terre felici site a Occidente dell'*ecumène* era forte; che si mantenne in qualche modo saldo durante il Medioevo – anche perché sostenuto da temi celtici entrati nel circolo dell'immaginario cortese e romanzesco – per poi reimporsi di nuovo all'alba dell'Umanesimo, con il ritorno trionfale della letteratura antica. Questo dato culturale di fondo è una delle componenti della grande avventura di Cristoforo Colombo.

Dante segue dunque la tradizione delle Isole Fortunate occidentali collocando il Paradiso terrestre a Sud-Ovest e, sistemandolo sul culmine della montagna del Purgatorio, ne fa genialmente l'anello di congiunzione fra terra e cielo riprendendo un altro tipo di tradizione, quella che voleva il Paradiso terrestre come una specie di "luogo sospeso" [48].

La sospensione fra cielo e terra era soltanto una tra le variabili indicanti la difficoltà, quando non addirittura l'impossibilità, per i

[45] MARTIANI CAPELAE *De nuptiis Philologiae et Mercurii*, ed. J. WILLIS, Leipzig 1983 (nel libro VI si ha una descrizione della terra ispirata a Plinio e a Solino).

[46] Cfr. E. MONESI, *L'isolario fantastico. Cenni sugli orizzonti geografici medievali*, in *Miscellanea di storia delle esplorazioni*, VII, Genova 1982, pp. 73-89; V. MANFREDI, *Le Isole Fortunate*, Roma 1993.

[47] Ci sia consentito al riguardo il rinvio a F. CARDINI, *L'Oriente e le isole dell'Atlantico fra esperienze di viaggio e orizzonti onirici*, in IDEM, *L'invenzione dell'Occidente*, Chieti 1995, pp. 79-94. Cfr. anche D'A.S. AVALLE, «*Hortus deliciarum*», in IDEM, *Ai luoghi di delizia pieni. Saggio sulla lirica italiana del XIII secolo*, Milano-Napoli 1977.

[48] Cfr. G. GATTO, *Le voyage au Paradis. La christianisation des traditions folkloriques au Moyen Age*, in «Annales. E.S.C.», XXXIV, 5 (1979), pp. 929-42; M. DEGLI INNOCENTI, *Ancora sulla letteratura dei viaggi oltremondani*, in «Italia medievale e umanistica», XXIX (1986), pp. 63-88; F. CARDINI, *Alla cerca del Paradiso*, in IDEM, *L'invenzione* ... cit., pp. 95-121.

mortali, di raggiungere l'Eden una volta che, col Peccato Originale, esso era stato perduto. Altre variabili erano l'alta cinta muraria metallica o addirittura infocata, oppure la collocazione in un'isola [49]. Ma altre versioni della geografia fantastica medievale proponevano una collocazione dell'Eden, con queste caratteristiche, nell'estremo oriente dell'*ecumène* [50]. Le localizzazioni sono in effetti molteplici: «Fra' Giordano lo situò fra la 'terza India' e l'Etiopia. Giovanni dei Marignolli ne fissò l'esistenza a Ceylon, Odorico da Pordenone lo trovò a cinquanta giorni di viaggio a Ovest del Catai. Giovanni di Hese dichiarò di averlo raggiunto nelle estreme parti d'Oriente durante un mitico viaggio; e Cristoforo Colombo, che fu convinto sino alla morte di aver scoperto la via marina all'India, era persuaso di esservi passato vicino» [51].

Attorno al lungo viaggio a Est, alla volta dell'Eden, ruota un testo celebre e sotto molti aspetti bello e commovente, quella *Leggenda del viaggio di tre santi monaci al Paradiso terrestre* [52] che conosciamo in versioni trecentesche e che racconta, in termini apparentemente candidi e trasognati, del viaggio di tre santi uomini verso un Paradiso terrestre i connotati del quale, senza dubbio edenici, non impediscono tuttavia ch'esso si fonda col Paradiso *tout court*. Alcuni aspetti della narrazione del viaggio dei tre santi monaci all'Eden – come i particolari delle fronde ingemmate che scendono lungo la corrente dei fiumi – richiamano tutta una letteratura fantastico-onirica che a partire dal XII secolo ha trovato un'espressione molto nota nella cosiddetta *Lettera del Prete Gianni* [53] e che si ricollegava ai temi delle

[49] Per l'«espace insulaire comme un espace de la différence et de l'étrangéte», cfr. F. DUBOST, *Aspects fantastiques* ... cit., pp. 283-312.

[50] Per la posizione geografica dell'Eden, cfr. A. GRAF, *Il mito del Paradiso terrestre*, in IDEM, *Miti* ... cit, pp. 7-202. In Isidoro di Siviglia, nel cap. II (*De terrae partibus)* del suo *Etymologiarum sive originum libri XX*, il Paradiso terrestre avvia la descrizione dell'Asia, il primo continente del quale il testo tratta sulla base di Plinio, di Solino e di Marziano Capella. Isidoro è il primo autore che utilizza come fonte geografica la Bibbia accanto agli scrittori pagani: ciò spiega il rilievo che egli accorda all'Asia.

[51] Cfr. C. KAPPLER, *Demoni, mostri e meraviglie alla fine del Medioevo*, tr.it., Firenze 1983; R. WITTKOWER, *Le meraviglie dell'Oriente: una ricerca sulla storia dei mostri*, in IDEM, *Allegoria e migrazione dei simboli*, tr.it., Torino 1987, p. 130; G. TARDIOLA, *Atlante fantastico* ... cit., pp. 48, 54, 60.

[52] Se ne veda l'edizione *Ivi*, pp. 79-101.

[53] *La lettera del Prete Gianni*, a cura di G. ZAGANELLI, Parma 1990 (per i volgarizzamenti italiani quattrocenteschi di questo testo, cfr. G. TARDIOLA, *Atlante fantastico* ... cit., p. 71). È il caso di consultare anche il bel saggio di H. FRANCO, *A*

«meraviglie dell'India» [54], nati dalla letteratura rotante attorno al mito di Alessandro Magno e delle sue conquiste [55].

Era stato Erodoto a trattare per primo dei *mirabilia* dell'India parlando del periplo di Scilace di Carianda, dal quale egli ha

construçao de uma utopia: o império de Preste Joao, in IDEM, *A Eva barbada. Ensaios de mitologia medieval*, Sao Paulo 1996, pp. 89-105. Cfr. anche *Prester John, the Mongols and the Ten Lost Tribes*, ed. by C.F. BECKINGHAM-B. HAMILTON, Aldershot 1996. Una sintesi divulgativa in R. SILVELBERG, *La leggenda del Prete Gianni*, tr.it., Milano 1998. Per un volgarizzamento della *Lettera*, indirizzato «all'imperadore Federigo», si veda BIBLIOTECA NAZIONALE CENTRALE DI FIRENZE, ms. Magl. II. IV. 53, sec. XIV, c. 34 *r-v*, mutilo *in fine*. Per lo spostamento del Prete Gianni dall'Asia all'Etiopia, G. PISTARINO, *I portoghesi verso l'Asia del Prete Gianni*, in «Studi medievali», s. III, vol. II (giu. 1961), pp. 75-137.

[54] Cfr. J. LE GOFF, *L'Occidente medievale e l'Oceano indiano: un orizzonte onirico*, in IDEM, *Tempo della Chiesa e tempo del mercante. Saggi sul lavoro e la cultura del Medioevo*, tr.it., Torino 1977, pp. 257-277; *Le meraviglie dell'India*, a cura di G. TARDIOLA, Roma 1991.

[55] Cfr. C. FRUGONI, *La fortuna di Alessandro Magno, dall'antichità al Medioevo*, Firenze 1978; M. CENTANNI, *Da Aristotele ai confini del mondo. Alessandro o dell'inveramento della meraviglia*, in *Il meraviglioso e il verosimile* ... cit., pp. 267-74; *Il romanzo di Alessandro*, a cura di M. CENTANNI, Torino 1991 (si tratta della traduzione italiana della recensione *beta* dello Pseudo-Callistene); i testi raccolti in *The medieval French Roman d'Alexandre*, ed. E.C. ARMSTRONG, voll. 7, Princeton 1935-55; quelli in *Alessandro nel Medioevo occidentale*, a cura di M. LIBORIO, Milano 1997; C. RUFO, *Storie di Alessandro Magno*, vol. I, a cura di J.E. ATKINSON, *Ibidem* (in queste opere si troverà anche la bibliografia precedente). Di particolare importanza, per il credito e la diffusione che essa ebbe nel mondo medievale, l'*Epistola Alexandri Macedonis ad Aristotelem magistrum suum de itinere suo et de situ Indiae* (ed. W.W. BOER, Meisenheim am Glan 1973), dove si parla dei *mirabilia* che l'illustre discepolo avrebbe incontrato in India e di cui avrebbe riferito all'illustre maestro (fra l'altro, anche della «profezia degli Alberi del sole e della luna»). La lettera – traduzione latina di un originale greco perduto – è trascritta in un lungo inserto del III libro dell'opera di Giulio Valerio, traduzione latina dello Pseudo-Callistene redatta verso il 320 d.C. (cfr. IULII VALERII ALEXANDRI POLEMI *Res Gestae Alexandri Macedonis translatae ex Esopo Graeco*, ed. B. KUEBLER, Leipzig 1888; di questo testo esiste anche un'*Epitome* dei primi del IX secolo, molto diffusa – ne conosciamo circa un centinaio di codici – e nota, dal nome del suo editore, come «Epitome Zacher»). Sempre nella stessa opera figura il resoconto dei contatti fra Alessandro e un monarca indiano, *Dindimus rex Bragmanorum*. L'ampiezza di questa letteratura rende inopportuni in questa sede ulteriori rinvii. Per un orientamento criticamente sicuro, cfr. comunque il robusto saggio di M. INFURNA, *Alessandro viaggiatore medievale*, in *Pothos* ... cit., pp. 165-87, e 165-87, e la splendida sintesi di G. ZAGANELLI, *L'Oriente incognito medievale. Enciclopedie, Romanzi di Alessandro, Teratologie*, Soveria Mannelli 1997 (dove fra l'altro si veda, p. 103, la problematica relativa alla datazione dell'*Epistola Alexandri*).

tratto la citazione dei *panotii* (eco forse di figure che s'incontrano nel *Mahabaratha*). Verso la metà del IV secolo a.C. era spettato a Ctesia di Cnido riprendere il discorso nei suoi *Indikà*, che ci sono conservati grazie a una versione ridotta del IX secolo dovuta al patriarca Fozio. Alla fine di quel medesimo secolo Megastene, inviato da Seleuco Nicatore presso la corte indiana di Patnam, scrisse un resoconto sull'India interna ora perduto. Servendosi di Ctesia, di Megastene e degli storici di Alessandro Magno, Plinio il Vecchio aveva descritto nel IV libro della sua *Naturalis historia* il continente asiatico (nel quale egli includeva anche Egitto ed Etiopia) e nel VII – dedicato all'antropologia – i mostri [56]. A Plinio si era ispirato Solino, che aveva però mischiato i dati geografici, quelli antropologici e quelli teratologici che il grande naturalista del I secolo d.C. aveva scrupolosamente mantenuto distinti [57]. Isidoro di Siviglia era tornato alla distinzione pliniana fra storia e antropologia, e a lui si era ispirato nel IX secolo Rabano Mauro nel *De universo*. Queste le fonti dei numerosi Bestiari, Erbari e Lapidari del Medioevo.

Con questa letteratura [58] dovette confrontarsi dalla metà circa del Duecento la folta messe delle memorie scritte dagli esploratori, dei viaggiatori e dei missionari che, grazie alla *pax mongolica*, poterono addentrarsi nell'Asia profonda: e che da un lato non erano in grado di confermare le notizie relative ai mostri e alle mera-

[56] Cfr. G. TARDIOLA, *Atlante fantastico* ... cit., pp. 48-51, *passim*.

[57] C.I. SOLINI *Collectanea rerum memorabilium*, red. Th. MOMMSEN, Berlin 1958. L'opera è nota anche sotto il nome di *Polihistor*.

[58] Da questo punto di vista è fondamentale la *Lettera dell'imperatore Adriano sulle meraviglie dell'India*, testo conosciuto anche come *De rebus in Oriente mirabilium*: un'opera scritta tra la fine del VI secolo e i primi del VII – evidentemente tradotta da un originale greco –, già conosciuta probabilmente da Isidoro di Siviglia e fonte comunque senza dubbio del *Liber monstrorum*, utilizzata poi anche da Onorio di Autun, dagli *Otia imperialia* di Gervasio di Tilbury, da alcune recensioni della *Historia de proeliis* (di questo testo, versione latina dello Pseudo-Callistene tradotta da Leone di Napoli successivamente ampliata e interpolata, esistono quattro differenti redazioni. Essa è nota anche come *Historia Alexandri Magni*: cfr. G. ZAGANELLI, *L'Oriente incognito medievale*, Soveria Mannelli 1997, p. 33 e sgg., 109-17), dalla *Historia hierolymitana* di Giacomo di Vitry. Si vedano, ancora, C. KAPPLER, *Demoni, mostri e meraviglie alla fine del Medioevo*, tr.it., Firenze 1983; R. WITTKOWER, *Le meraviglie dell'Oriente: una ricerca sulla storia dei mostri*, in IDEM, *Allegoria e migrazione dei simboli*, tr.it., Torino 1977, pp. 84-152; M. MASOERO, *I mostri nella letteratura della scoperta*, in *Disarmonia, bruttezza e bizzarria nel Rinascimento*, a cura di L. SECCHI TARUGI, Firenze 1998, pp. 295-306.

viglie ma, d'altro canto, non potevano smentire quanto affermato da una lunga teoria di *auctoritates* [59].

Si produsse così un gioco sottile di malintesi e di reticenze. In certi testi di viaggio si ha l'impressione che l'autore faccia di tutto per confermare quanto le *auctoritates* avevano affermato; in altri che invece l'impossibilità di riscontrare conferme generi un atteggiamento insicuro e giustificatorio (se i mostri non si trovano, è perché essi esistono, ma in realtà sono altrove, più lontano); in altri ancora, come in Marco Polo (o comunque nel testo che forse va considerato l'esito della collaborazione fra il narratore Marco e il rielaboratore, quel Rustichello da Pisa ch'era anche romanziere) [60], l'assenza o la palese negazione – appoggiata all'esperienza – delle notizie fornite dalle *auctoritates* generano nei lettori una sorta di reazione di rigetto. Nella pratica, era diffusa nel pubblico due-quattrocentesco la tendenza a non ritenere affidabili quei racconti di viaggio che non confermassero le descrizioni dei testi ritenuti autorevoli e le informazioni fornite dagli scritti enciclopedici.

Un tipo particolare di viaggio immaginario era presentato nel romanzo cavalleresco. Ne conosciamo casi importanti: come l'*Avventuroso ciciliano* di Bosone da Gubbio, scritto nel primo terzo del Trecento, o il *Guerrin Meschino*, redatto ai primi del Quattrocento dal toscano Andrea da Barberino che a quel che sembra si era potuto avvalere di un testo geografico straordinariamente nuovo per quel tempo ed esemplare su di esso l'itinerario dell'avventura asiatica del suo eroe: la *Cosmographia* di Tolomeo, la traduzione del quale dal greco in latino era stata avviata a Firenze da Manuele

[59] Cfr. M. Guéret-Laferté, *Sur les routes de l'empire mongol. Ordre et réthorique des relations de voyage aux XIIIe et XIVe siècles*, Paris 1994.

[60] Di "complicità" fra Marco e Rustichello parla G. Zaganelli, *Viaggiatori europei in Asia nel Medioevo. Note sulla retorica del mirabile*, in «Studi testuali», 4 (1996), pp. 157-165. Inutile richiamare qui la sterminata letteratura poliana. Fondamentale comunque M. Polo, *Il Milione*, ed.crit. a cura di V. Bertolucci Pizzorusso, con indice di G.R. Cardona, Milano 1975. Sotto il profilo esegetico e problematico si tengano presenti le rapide, lucide note sintetiche di U. Eco, *Il Milione: descrivere l'ignoto*, in Idem, *Sugli specchi*, Milano 1985, pp. 61-66. Per le notizie di Marco relative all'India, cfr. il capitolo a ciò relativo in A. Grossato, *Navigatori e viaggiatori veneti sulla rotta per l'India. Da Marco Polo ad Angelo Legrenzi*, Firenze 1994, pp. 19-33. Una nuova edizione del *Milione*, che tiene presente la sua versione latina nel codice cosiddetto "Z" di Toledo, e la pubblica con traduzione italiana a fronte, è quella a cura di A. Barbieri, Parma 1998.

Crisolora e compiuta fra 1406 e 1410 da Jacopo d'Angelo da Scarperia [61].

In una celebre novella del *Decameron*, fra' Cipolla si lancia in un'esilarante parodia dei racconti di viaggio che a metà Trecento erano molto diffusi. Vari luoghi e strade di Firenze, per mezzo di un abile gioco di semiomonimie e di semiomofonie rispetto a città e a regioni del mondo, vengono presi a pretesto per la costruzione d'una sorta di giro del mondo attorno a una sola città [62]. La raccolta boccacciana di novelle torna a più riprese sui temi del "viaggio immaginario" o addirittura "fantastico": a proposito del paese di «Bengodi», cioè d'una variante del paese di Cuccagna [63], e ancora dell'andare «in corso", cioè quell'*ire ad ludum* ch'è una delle prime testimonianze di quella tradizione che maturerà con la problematica del sabba [64].

La satira del Boccaccio – dal canto suo, come si sa, cultore molto erudito di geografia – coinvolgeva forse, insieme con i libri testimonianza di autentici viaggi, anche quelli risultato di viaggi fittizi: opere di compilazione che non si presentavano però né come trattati né come narrazioni fantastiche o romanzesche, bensì come resoconti di itinerari effettuati nella realtà.

Questo tipo di scritture, abbastanza comune e piuttosto fortunato sotto il profilo della diffusione, conosce peraltro diverse variabili. Esso appartiene al sottogenere che Jean Richard ha definito quello dei «geografi in camera» [65], i viaggiatori-avventurieri nella propria o altrui biblioteca: un genere che avrà fortuna nell'età moderna e contemporanea fino a casi estremi come, in Italia, quelli – fra loro tanto diversi, peraltro – dei romanzi di Emilio Salgari, o di certi racconti di Dino Buzzati, o delle *Città invisibili* di Italo Calvino.

Quanto a generi letterari, si è per la verità addirittura incerti sul posto da assegnare a scritti come questi. Si è dinanzi a un sottogenere della letteratura odeporica-memorialistica (che a questo punto andrebbe precisata come, semmai, pseudomemoria-

[61] Cfr. F. Cardini, *Il Guerrin Meschino viaggiatore dell'immaginario*, in Idem, *L'invenzione dell'Occidente* ... cit., pp. 171-237.

[62] G. Boccaccio, *Decameron*, VI, 10, ed. V. Branca, Torino 1980, pp. 768-73.

[63] *Ivi*, VIII, 3 pp. 907-10; cfr. G. Cocchiara, *Il paese di Cuccagna*, Torino 1980; *Paesi di Cuccagna e mondi alla rovescia*, a cura di L. Bertelli et alii, Firenze 1989.

[64] G. Boccaccio, *Decameron*, VIII, 9, pp. 986-1005.

[65] J. Richard, *Voyages*, in *idem*, *Croisés, missionaires et voyageurs. Les perspectives orientales du monde latin médiéval*, London 1977, p. XX.

listica) in realtà importante e significativo al di là del successo che ebbe al momento, e che superò in più casi quello dell'analoga letteratura, diciamo così, autentica. Esso costeggia un altro sottogenere: quello cui appartengono testi come il *Dittamondo* di Fazio degli Uberti, vale a dire a trattati enciclopedico-didascalici di geografia dissimulati sotto una sottilissima crosta letterario-narrativa che all'epoca, evidentemente, li rendeva più accattivanti e meglio fruibili da parte d'un pubblico laico di cultura media.

I "falsi" viaggi – chiamiamoli impropriamente così – si sforzano o fingono di sforzarsi per presentare la loro erudizione geografica, variamente accompagnandola con invenzioni fantastiche le quali sono più sovente, a loro volta, espedienti ipotetico-esegetici, sotto le vesti d'un genere nel Tardo Medioevo straordinariamente fortunato ch'era appunto quello del resoconto di viaggio (o, nel caso della Terrasanta, del viaggio-pellegrinaggio) [66]. Definirli "falsi viaggi" o "viaggi fittizi" è per la verità riduttivo e forse ingeneroso: anche perché introduce di contrabbando in una categorizzazione che si presenta come sistematrice un implicito negativo giudizio morale fuori luogo. Si tratta in realtà di opere che si accampano fra il trattato enciclopedico-didascalico e il romanzo, avvalendosi magari delle stesse scritture a carattere economico-commerciale (i vari trattati "di mercatura") o di un altro sottogenere in parte fittizio in parte eterogenetico, i trattati scritti fra Due e Trecento *de liberatione Terrae Sanctae*, ch'erano sovente scritti politologici o geopolitico-economici travestiti; con in più l'elemento, letterariamente parlando non certo nuovo, però originale e stimolante, della tecnica narrativa in chiave autobiografica che fra Tre e Quattrocento dà eccellenti prove di sé nella memorialistica, anche in quella dei viaggiatori-pellegrini in Terrasanta [67]. Dice insomma bene Maria Serena Mazzi:

«Romanzi geografici, dunque vere e proprie enciclopedie del sapere geografico, in cui l'invenzione del viaggio sembra essere un espediente letterario per meglio catturare il lettore e guidarlo lungo l'esperienza cognitiva, come attraverso un tracciato effettivamente percorso. L'idea del viaggio didascalico sostituisce la sostanza del viaggio reale e il viaggiatore-finto costituisce la cassa di risonanza del viaggiatore-vero. La costante è in questi casi anche la caratteristica distintiva, il segno di svelamento dell'"inganno" o, vale a dire, la dimensione dilatata del viaggio, quell'assumere ogni volta proporzioni di cammino ecumenico. Dietro alla "frode" c'è in realtà un lavoro da studioso, di chi padroneggia una quantità di argomenti scritti, organizza i materiali in forma originale e li presenta in modo fantasioso. Una *summa* del sapere, dell'erudizione di viaggio che combina l'autorità di libri e guide con il comportamento del testimone oculare del pellegrino e dello scrittore di viaggi. Ed essenzialmente come libro di geografia pare che venga letto dai suoi contemporanei, con una curiosità indirizzata soprattutto verso la realtà fisica ed economica delle terre descritte, verso gli usi, i riti, le credenze, i costumi generali dei popoli incontrati. Il fatto che non manchi, nella descrizione dei paesi, anche una produzione fantastica di leggende non inficia la validità dell'opera, bensì costituisce una prova tangibile dell'esistenza di un mondo duplicato per l'osservatore medievale, in cui all'universo fisico, si potrebbe dire, si sovrappone un universo simbolico» [68].

Si è insomma dinanzi a testi che sarebbe errato il sottovalutare come semplici prodotti di fantasia erudita – o, peggio, come "falsificazioni" nel senso deteriore del termine – e il considerare come dei "centoni".

Esaminiamo brevemente i casi di maggior rilievo di questa letteratura, in presuntivo ordine cronologico di composizione.

Il *Libro del Conoscimento*, redatto nella prima metà del Trecento da un anonimo francescano andaluso; narra d'un viaggio che porta il suo autore ("io narrante") a visitare Portogallo, Norvegia, Inghilterra, e quindi – in seguito a una serie di situazioni particolari – alla circumnavigazione dell'Africa e alla visita dell'Asia, della Russia e del Mediterraneo [69]. L'ampia erudizione dell'autore, il radicamento nelle opere classiche ed enciclopediche, la ricchezza dei dettagli forniti, fecero di questo libro uno dei più autorevoli e citati della letteratura di viaggio tardomedievale e umanistica.

Un po' più complessa l'avventura redazionale e editoriale di uno strano, straordinario zibaldone di meraviglie odeporiche e geoteratologiche: il cosiddetto "Mandeville"; un racconto che di solito viene presentato col titolo francese di *Voyage d'outremer* o

[66] Cfr. ora, per quest'ultima dimensione, A. Grabois, *Le pélerin occidental en Terre Sainte*, Paris-Bruxelles 1998.

[67] Per alcune stimolanti osservazioni a proposito della problematica così impostata, cfr. J. Guerin dalle Mese, *Io o lui? (Il problema del narratore in alcune relazioni di viaggio del Trecento-Quattrocento)*, in *La letteratura di viaggio dal Medioevo al Rinascimento. Generi e problemi*, Alessandria 1989, pp. 12-16.

[68] M.S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte* ... cit., p. 25.

[69] *Libro del Conocimiento de todos los reynos y tierras y señorios que son por el mundo, y de las señales y armas que han cada terra y señorio*, ed. M. Jiménez de la Espada, Madrid 1877; cfr. J. Richard, *Les récits de voyages et de pelèrinages*, Turnhout 1981, pp. 34-36; M.S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte* ... cit., pp. 23-28.

con quello inglese di *Travels* e che si diffuse presto un po' in tutte le lingue europee ed è rimasto noto – e autorevole – almeno per tutto il Medioevo e oltre [70], per poi passare alla cultura subalterna diffusa dove rimase radicato si può dire fino alle soglie dell'età contemporanea. Passa per esserne stato l'autore un non troppo ben identificato cavaliere anglo-francese, Jean de Mandeville, l' "io narrante" del testo, che sostiene di essere nato nella città di St. Albans in Inghilterra e di esser partito per mare il 29 settembre del 1322 per visitare Costantinopoli, Turchia, Armenia Minore e Maggiore, Tartaria, Persia, Siria, Arabia, Alto e Basso Egitto, Libia, Caldea, Etiopia, Amazzonia, India Minore e Maggiore, isole attorno all'India. Non mancano indizi secondo i quali il vero autore di questo racconto di viaggio sarebbe stato un medico di Liegi, Jean de Bourgogne. Originariamente redatto verso il 1356-57 in franco-settentrionale – ma l'originale è andato perduto –, il libro conobbe immediatamente traduzioni, volgarizzamenti e adattamenti di vario tipo, anche in volgare italico [71]. Nella letteratura inglese, la traduzione del Mandeville – condotta tra fine XIV e inizio XV secolo su una versione franconormanna – è rimasta uno dei testi fondamentali di quella "lingua di Londra" usata anche da Geoffrey Chaucer che si avviava ormai a diventare lingua nazionale.

Le fonti del Mandeville sono ben note e molto studiate: ma resta difficile delimitarle con esattezza, data la grande abbondanza di *topoi* che si ripetono e di *auctoritates* citate e riciclate in testi come questi. Appunto la mancanza o la carenza di queste citazioni e di queste forme di riciclaggio fece cadere il *Milione* sotto il sospetto di esser un falso viaggio, in quanto non vedeva le cose che in Asia ci si aspettava di vedere o le descriveva in modo non conforme a quanto ci si attendeva [72]; viceversa, fu proprio la ripresa

[70] Cfr. C. Deluz, *Le livre de Jehan de Mandeville, autorité, géographique à la Renaissance*, in *Voyager à la Renaissance*, ed. J. Ceard-J.C. Margolin, Paris 1987, pp. 205-220.

[71] Per una traduzione moderna con buon apparato erudito, cfr. J. Mandeville, *Viaggi ovvero trattato delle cose più meravigliose e più notabili che si trovano al mondo*, a cura di E. Barisone, Milano 1982; cfr. anche *I viaggi di Giovanni da Mandavilla. Volgarizzamento antico toscano*, a cura di F. Zambrini, Bologna 1870.

[72] Cfr. *supra*, nota 60. Vi sono aspetti problematici a proposito del "realismo" del *Milione*: cfr. L. Boulnois, *Démos et tambours au désert de Lop: variations orient-occident*, in «Médiévales», 22-23 (printemps 1992), pp. 91-115. Sulle ragioni per le quali, nel sec. XIV, era, culturalmente parlando, più facile e logico per un europeo prestar fede al Mandeville che non a Marco Polo, giuste e belle pagine ha scritto U. Eco, *Il Milione: descrivere l'ignoto*... cit.

– magari fantasticamente ampliata – di *topoi* e *auctoritates* che valse al Mandeville credibilità e fama: traduzioni in una decina di lingue, latino compreso, trecento manoscritti, novanta edizioni a stampa tra 1475 e 1600 [73]. Per la prima parte, che potrebb'esser considerata come dotata di una sua autonomia in quanto viaggio in Terrasanta, è sfruttato il *Liber de quibusdam ultramarinis partibus* del domenicano tedesco Wilhelm von Boldensele, che andò pellegrino in Terrasanta nel 1332-33 e completò il suo scritto nel 1337; per la restante parte sono utilizzati i principali repertori enciclopedici duecenteschi – da Giacomo da Vitry a Vincenzo di Beauvais – nonché gli scritti dei francescani Giovanni da Pian del Carpine, Guglielmo di Rubruck, Odorico da Pordenone e lo stesso Marco Polo.

Un viaggio per molti versi da considerar immaginario, ma elaborato in realtà come un vero e proprio *Odoeporicon*. Una guida geoculturale è l'*Itinerarium Syriacum* del Petrarca, scritto nel 1358 per servire da *vademecum* per un personaggio della corte viscontea desideroso di recarsi in pellegrinaggio in Terrasanta. Molto opportunamente il titolo di questo scritto petrarchesco, che a sua volta conobbe volgarizzamenti italici, non reca riferimenti alla mèta religiosa del suo destinatario: si tratta di una ricerca erudita sulle tappe marittime e terrestri fra Italia e Siria condotta sui testi laici e religiosi antichi e vòlto anzitutto a far meditare i suoi fruitori sulle memorie di quel tempo che il Petrarca prediligeva, astraendo dal carattere di pellegrinaggio dell'occasione che l'aveva spinto a comporlo [74].

Al Mandeville si ricollega invece la memoria di viaggio in Terrasanta e nel solito Oriente favoloso redatta nel 1416 da uno Jacopo da Sanseverino ch'è forse identificabile col pittore Jacopo Salimbeni: un altro giro attorno al mondo da Gerusalemme all'Africa all'India all'Irlanda, sulla scorta della *Lettera del Prete Gianni*, di Marco Polo, di Odorico da Pordenone, di Giovanni da Mandeville [75].

Non ci pare siano da considerarsi "viaggi immaginari" quelle *peregrinationes animae*, quei «pellegrinaggi di desiderio» fino al Santo Sepolcro, che talvolta appaiono nelle meditazioni e nelle estasi dei mistici tardomedievali e che in vario modo servono da

[73] P. Zumthor, *La misura del mondo* ... cit., p. 301.

[74] Cfr. F. Petrarca, *Itinerario in Terra Santa*, a cura di F. Lo Monaco, Bergamo 1990, cfr. T.J. Cachey Jr., *Peregrinus (quasi) ubique. Petrarca e la storia del viaggio*, in «Intersezioni», XVII, 3 (dic. 1997), pp. 369-84.

[75] J. da Sanseverino, *Libro piccolo di meraviglie*, a cura di M. Guglielminetti, Milano 1985.

complemento a pellegrinaggi effettivamente compiuti o sono surrogato di essi in seguito a impossibilità obbiettiva di compiere il viaggio o a forme varie di divieti o di censure talora autoimposti, talaltra subìti da un'autorità ecclesiastica che – nonostante le pratiche delle indulgenze, i meccanismi delle elemosine e dei lasciti *pro Terra Sancta* – non aveva mai abbandonato quell'atteggiamento *contra peregrinantes* che da Gerolamo a Tommaso da Kempis e ad Erasmo da Rotterdam percorre l'intero pensiero cristiano medievale facendo da contrappunto alla devozione per i Luoghi Santi.

Alla dimensione del "viaggio fantastico", non immune da elementi che possono in parte essere onirici, appare invece quel «pellegrinaggio cavalleresco» a forte carattere erotico alla sede d'una divinità pagana o d'un'entità *féerique* che ha stretti contatti con episodi narrati nei *lais* a proposito di contatti fra umani e fate e, naturalmente, con la dimensione dell'*aventure*. Conosciamo al riguardo la tradizione del viaggio del *Minnesinger* Tannhäuser al Venusberg e la pratica del "pellegrinaggio" alla grotta della cosiddetta Sibilla Picena, sul Monte Vettore dell'appennino umbro-marchigiano, oggetto a quel che pare del viaggio compiuto nel 1420 dal francese Antoine de la Sale e da lui narrato in uno strano componimento, la *Salade*. È noto che tracce di viaggi effettivamente praticati alla «grotta della Sibilla» ci sono pervenute: arduo a comprendersi comunque il grado di verosimiglianza e quello di *divertissement* dello scritto del de la Sale [76]. Ma considerando che ad esempio in pieno Trecento il capitano di guerra Malatesta Ungaro sembra aver davvero compiuto il suo pellegrinaggio al Pozzo di San Patrizio [77] con lo scopo di rivedere ancora, in visione, una sua amante morta in tragiche circostanze [78], sarà opportuno sospendere il giudizio a proposito di scritti che la nostra sensibilità moderna c'induce a ritenere come puro frutto di fantasia.

[76] Cfr. A. DE LA SALE, *Il Paradiso della regina Sibilla*, a cura di M. MONTESANO, San Benedetto del Tronto 1993; I. CHIRASSI, *Un pellegrinaggio del fantastico: itinerario al regno di Sibilla*, in *Homo viator*, a cura di B. CLERI, Urbino 1997, pp. 37-64.

[77] Un affresco raffigurante il Purgatorio di San Patrizio, databile al quinto decennio del XIV secolo, si trova nel coro della chiesa di San Francesco a Todi.

[78] F. CARDINI, *Malatesta Ungaro al Purgatorio di San Patrizio. Immaginario e realtà di un episodio italiano di cavalleria*, in *Das andere Wahrnehmen*, Köln-Weimar-Wien 1991.

MARCO TANGHERONI
Pisa

A PROPOSITO DI SCRITTURE LETTERARIE DI VIAGGIO NEL MEDIOEVO. NOTE SU FRANCESCO PETRARCA

«Notre âme est un trois-mâts cherchant son Icarie»
Charles Baudelaire

In uno dei suoi pretesi *Journaux d'Italie, Rome, Naples, et Florence en 1817*, Stendhal scrive di avere avuto l'occasione eccezionale – e sospetta – di poter assistere ad un'eruzione: «Suonano le due, il Vesuvio è in fiamme; si vede colare la lava. Questa massa rossa si disegna su un orizzonte della più bella oscurità. Questo anche è un effetto alla Viganò, io rimango tre quarti d'ora a contemplarlo». Ora, noi sappiamo che nessun fenomeno eruttivo ebbe luogo nel febbraio 1817; si tratta, come è stato scritto, più che di una menzogna, di una concessione all'*imagerie napolitaine* [1], da comprendere tenendo conto della presenza, all'interno dell'Italia di Stendhal, di immagini tradizionali, sedimentate, e di un rinnovamento profondo del sottogenere letterario "viaggio in Italia" [2].

Non approfondiremo qui problematiche lontane cronologicamente dalle nostre. L'esempio, però, tratto da una lettura recente, preceduta da antiche conversazioni, mi sembrava idoneo ad introdurre un problema di definizione del mio tema, «Le scritture letterarie di viaggio». Quali possono essere definite così e quali no, dove fissare il confine?

Saranno letterarie quelle opere che più che al contatto con la realtà si alimentano alle letture fatte e memorizzate? «Libri libreschi», libri costruiti con altri libri, insomma, per riprendere la felice espressione che Mario Praz usò proprio a proposito di un suo giovanile libro di viaggi, Penisola pentagonale [3]? Un'opera che – noto di passaggio – cercava nei libri l'affrancamento da un'immagine stereotipata di una Spagna tutta colore locale, «secondo lo stampino tradizionale elaborato dai romantici tedeschi e francesi,

[1] P. BERTHIER, *Espaces stendhaliens*, Paris 1997, p. 82.

[2] *Ivi*, pp. 57-91, ove tutta la questione è mirabilmente inquadrata.

[3] M. PRAZ, *Penisola pentagonale*, Firenze 1955², p. X; la prima edizione è di Milano nel 1928: la citazione è tratta dall'*Avvertenza* alla prima edizione.

portato a perfezione da Teofilo Gautier e consacrato nella lirica prosa dell'Agenzia Cook» [4]. Troveremo presto nel cosiddetto *Itinerarium Syriacum* di Francesco Petrarca un possibile, pur se solo parziale esempio.

Tuttavia, anche questa non è una traccia da seguire. Intanto, perché solo un del tutto teorico analfabeta potrebbe viaggiare, vivere i viaggi e raccontare i viaggi senza un qualche filtro fissato nella memoria, fatto di letture, fossero pure soltanto quelle di una guida del Touring o di una rivista di viaggi [5]. Eravamo forse vergini di idee e giudizi/pregiudizi, quando, che so, fummo per la prima volta al Cairo o a Gerusalemme, a Parigi o ad Atene? Vedevamo veramente per la prima volta, o in qualche modo rivedevamo? Anche quando il milanese Bernardino di Nali, pellegrino a Gerusalemme nel fatidico 1492, rivendica di avere «el sacro sancto peregrinagio dela Sancta Città e luogi di Jerusalem ad essa vicini non come molti altri hanno facto ma puntuamente come a noi successe nel dicto peregrinagio» [6], in realtà è passato attraverso una serie di filtri anche di natura libresca, direttamente o indirettamente. Sarebbe erroneo dunque contrapporre scritture letterarie librésche a scritture non letterarie non librésche.

Se il mio fosse un discorso conclusivo cercherei di approfondire questo aspetto della difficile operazione di lettura delle fonti, talora, forse, proposta con fiducia eccessiva nel nostro incontro. Ma sto facendo soltanto una delle ultime – forse molesta anche per questo – di una lunga serie di relazioni; mi limiterò alla citazione di una bella pagina di un finissimo critico letterario francese, Philippe Berthier:

«Pour quiconque n'a pas vocation d'explorer les chemins non frayés et d'ouvrir à la connaissance les "terrae incognitae" de la carte, le voyage ne constitue jamais une expérience originelle. Où que j'aille, je ne suis jamais le premier; je marche sur une piste déja tracée dans laquelle autrui s'engagerà après moi; je vais à la rencontre non pas de l'inédit, mais du conforme, et les écarts que mon voyage pourra éventuellement révéler par rapport au modèl préexistant auquel il se mesure, seront vite intégrés à la glose alluviale qui les absorbera en les dépassan [...] voyager c'est seulement s'apprêter a voir, ou avoir vu, ce que la sédimentation des livres de voyages nous annonçait que nous verrions» [7].

[4] *Ivi*, p. 2.

[5] Cfr., per gli aspetti antropologico-culturali del viaggio, E.J. Leed, *La mente del viaggiatore. Dall'Odissea al Turismo globale*, Bologna 1992.

[6] Ms. 1301 della Biblioteca Statale di Lucca, c. 36r, attualmente in corso di edizione per le cure della mia allieva Ilaria Sabatini.

[7] P. Berthier, *Espaces* ... cit., pp. 57-58.

Una pagina che si adatta, in mutate condizioni, anche alla letteratura di viaggio medievale. Aggiungerei, soltanto, che, in realtà, pure i cercatori di terre nuove si muovevano inseguendo mondi vagamente immaginati, come mostrano generazioni e generazioni di missionari ed esploratori partiti con l'idea di poter incontrare il Prete Gianni [8], magari con, nella borsa, una qualche lettera a lui indirizzata. I viaggi immaginari hanno sempre inciso su quelli reali, fino a coloro che, sul finire del secolo XIX andavano alla ricerca delle fonti del Nilo. E Colombo non ha tirato diritto lungo la sua rotta e ha piegato verso ovest-sud-ovest su sollecitazione di Pinzón, che pensava all'isola di Cipango, con probabile riferimento a quella carta che Colombo stesso gli aveva fatto avere qualche giorno prima, sulla quale erano «disegnate certe isole», eredi di quelle fantastiche dell'alto medioevo; altrimenti, il navigatore genovese sarebbe arrivato in Florida e non in un piccolo isolotto dei Caraibi [9].

Considereremo, allora, scritture letterarie quelle dotate di un'intenzionalità letteraria? Ripensando a un libro esploso, per così dire, quando ero studente – i *Saggi di linguistica generale* di Roman Jakobson [10]– ci si potrebbe mettere alla ricerca dei sei fattori necessari e sufficienti per qualificare uno scritto come letterario: il testo, l'autore, un pubblico, la trasmissione fisica, un codice specifico che ne governa la comprensione, i referenti di realtà che ne sono l'oggetto, presupposti o precedenti. È una ricerca che vi

[8] Cfr. almeno *La lettera del prete Gianni*, ed. G. Zaganelli, Parma 1990; E. Menestò, *Relazioni di viaggi e di ambasciatori*, in *Lo spazio letterario del Medioevo latino*, vol. I, t. II, Roma 1993, in particolare pp. 595-597; R. Silveberg, *La leggenda del prete Gianni*, Casale Monferrato 1998.

[9] Cfr. C. Colombo, *Diario di bordo*, tr. ed ed. di G. Ferro, Milano 1985, pp. 33-34 e 39; F. Fernández-Amesto, *Cristoforo Colombo*, Roma-Bari 1981, p. 107; J. Heers, *Cristoforo Colombo*, tr. it., Milano 1983, p. 263. Tuttavia, per Morrison la decisione dell'8 ottobre (la sollecitazione di Pinzón era del giorno precedente) fu presa dall'Ammiraglio in autonomia, sulla base dell'osservazione di grandi stormi di uccelli in migrazione verso Libeccio: cfr. S.E. Morrison, *Cristoforo Colombo ammiraglio del mare Oceano*, tr. it. Bologna 1967, p. 220 («la risoluzione presa da Colombo di affidarsi a questi infallibili piloti pennuti piuttosto che alle carte disegnate da fallibili uomini, si rivelò decisiva per l'intero futuro corso della colonizzazione spagnola»). Proprio mentre stavo consegnando il testo ho potuto vedere l'appena uscito P. Fasano, *Letteratura e viaggio*, Roma-Bari 1999, di interesse generale per il nostro tema e con acute osservazioni sul genere "diario di bordo" (pp. 8-10).

[10] R. Jakobson, *Saggi di linguistica generale*, Milano 1966, con particolare riferimento alle pp. 181-218.

risparmio, convinto di quanto tale sistema mal si adatti al mio tema di oggi, anche se una qualche memoria di esso me la sono portata dietro in questo mio viaggio (come non cedere alla metafora che l'occasione porge su un piatto d'argento?).

Evidentemente ancor più inaccettabile sarebbe una scelta, una delimitazione di campo, che assumesse come discriminante l'esistenza, o meno, di un valore letterario. Leggiamo, per esempio, il giudizio di Claudio Leonardi sulla *Historia Mongolorum* di Giovanni di Pian di Carpine: «Letterariamente complessa, opera di uno scrittore occasionale [...], l'*Historia* di Giovanni è un capolavoro mirabile» [11]. Forse, la citazione ci mette su una strada più praticabile, suggerendoci di sostituire al concetto "scritture letterarie" quello di "scritture dei letterati", opere cioè dei letterati di abitudine, professionali in certo senso, non scrittori occasionali come frate Giovanni; il quale, peraltro, scriveva, lui pure, per un suo pubblico e con precise scelte stilistiche.

Da quanto sopra la scelta di indirizzare, qui, in questa occasione, a Francesco Petrarca tutta la nostra attenzione. Già la sua biografia [12] è quella di un viaggiatore instancabile ed irrequieto, nella cui personalità sono stati colti, in contrasto con altri, impulsi di «volubilità, dispersione, paura del finito, di ciò che è definitivo» [13]. Nel proemio alle *Familiares* egli paragona il proprio errare a quello di Ulisse [14], un tema che ritorna anche nello scritto sul quale mi soffermerò come punto di partenza per queste "note"; e sempre in esso il Petrarca afferma di avere «un animo errabondo [ed] un occhio mai sazio di vedere cose nuove» [15].

Comincerò, dunque, con il già ricordato *Itinerarium Syriacum*, che più correttamente dobbiamo chiamare, sia pure in attesa di un'edizione critica, *Itinerarium ad sepulcrum Domini nostri Ihesu Cristi ad Iohannem de Mandello* [16]. Considerata – e non a torto –

[11] C. Leonardi, *La via dell'Oriente nella «Historia Mongolorum»*, in Giovanni di Pian di Carpine, *Storia dei Mongoli*, a cura di P. Daffinà-C. Leonardi-M.C. Lungarotti-E. Menestò-L. Petech, Spoleto 1989, p. 78.

[12] Per la quale cfr. U. Dotti, *Vita di Petrarca*, Roma-Bari 1987. Ma ora il riferimento è costituito dal recente V. Pacca, *Petrarca*, Roma-Bari 1998 e dall'ancora più recente M. Ariani, *Petrarca*, Roma 1999.

[13] Così M. Santagata, *I frammenti dell'anima. Storia e racconto nel Canzoniere di Petrarca*, Bologna 1992, p. 40 per la citazione.

[14] *Familiares* (cito dall'edizione a cura di M. Martelli, in F. Petrarca, *Opere*, Firenze 1975) I, 1, 21-25.

[15] Cfr. oltre la citazione di nota 30.

[16] Sul titolo cfr. M. Feo, *Il codice B.B. 1.2.5 di Cremona e il testo dell' «Itinerarium»*, in «Italia Medievale e Umanistica», XVII (1974), pp. 179-183; l'articolo è anche un primo importante contributo allo studio della tradizione manoscritta. Questa attesta diversi titoli, comprese probabili varianti d'autore.

un'opera minore nel complesso della produzione petrarchesca, pur se, va aggiunto, molto ricca di certi suoi caratteri tipici, a cominciare dai frequenti echi danteschi [17], non ha ancora, come del resto anche opere più importanti, un'edizione critica; la si leggeva fino a pochi anni fa in una vecchia e non buona edizione ottocentesca [18], mentre ora disponiamo di un'edizione del Lo Monaco, basata sulla scelta di due autorevoli manoscritti (una quarantina sono quelli finora noti [19]), con traduzione e commento [20], del che dobbiamo essere grati al curatore, anche se i criteri editoriali sono stati violentemente criticati [21], la traduzione in più di un'occasione è imprecisa e il commento, pur utilissimo, è talora insoddisfacente sul piano storico-geografico, come dovremo tra poco esemplificare [22].

Com'è noto, il Petrarca non fu mai pellegrino in Terrasanta, e tuttavia l'opera non rientra nel genere dei viaggi immaginari, perché, dichiaratamente, si tratta di un *Itinerarium* scritto nei primissimi mesi del 1358 per l'amico Giovanni Mandelli, uomo d'armi e di governo, ma con una non modesta preparazione culturale. Pur rientrando in un genere letterario ben preciso [23], come, in questo caso giustamente ha rilevato il Lo Monaco, non sembra che

[17] Cfr. M. Feo, *Un Ulisse in Terrasanta*, in «Rivista di Cultura Classica e Medievale», 19 (1977), pp. 383-387, il quale ricorda che nel «1353 la Commedia era ufficialmente rientrata in casa Petrarca dopo l'incontro giovanile, e definitivamente per merito di Giovanni Boccaccio. Il Petrarca non poteva più sfuggire ad essa» (citazione a p. 385); le poche, ma importanti, pagine del Feo sull'*Itinerarium* prendono spunto dall'evocazione di Ulisse, come esempio da imitare, nel paragrafo 60 dell'opera.

[18] G. Lumbroso, *Memorie italiane del buon tempo antico*, Torino 1889.

[19] Un sintetico quadro dei mss. più importanti in M. Ariani, *Petrarca* ... cit., p. 109, n. 17.

[20] F. Petrarca, *Itinerario in terra Santa*, a cura di F. Lo Monaco, Bergamo 1990.

[21] Cfr. la recensione di V. Nason, in «Studi Petrarcheschi», VIII (1991), pp. 303-314.

[22] Anche su questi aspetti la recensione citata è severissima; e si noti che gli esempi offerti qui da me, frutto di un lavoro indipendente dalla recensione, non sono in essa presenti, e quindi sono da aggiungere a quelli, assai numerosi, in essa, talora fin troppo puntigliosamente, presenti.

[23] Per i quali cfr. F. Cardini, *Dal Medioevo alla Medievistica*, Genova 1989, pp. 243-251; J. Richard, *Les récits de voyages et de pèlerinages*, Turnhout 1981 (fascicolo della collana «Typologie des sources du Moyen Âge Occidental»); E. Menestò, *Relazioni di viaggi* ... cit., pp. 535-600.

il Petrarca si sia servito, almeno in misura consistente, degli *Itineraria* o delle *Descriptiones* già numerose e largamente circolanti nella prima metà del Trecento; piuttosto «egli sembra rifondarlo su di un genere che stava allora riproponendo all'attenzione del mondo letterario, e che dal Petrarca avrebbe ripreso un felicissimo cammino destinato a durare per secoli: penso, ovviamente, all'epistolografia» [24]. Itinerario, potremmo dire, teorico, sia perché non sappiamo se, ed in qual misura, il Mandelli, che pure aveva sollecitato la composizione del libretto, poi seguì le istruzioni, a cominciare dalla scelta del porto d'imbarco, sia perché, come vi leggiamo, l'autore solo nella prima parte parla di luoghi da lui conosciuti: «ti attendi di sentire da me, che certo non ho visto tutto, e forse mai lo farò, quello che tu vedrai con i tuoi occhi: cosa che sarebbe strana a dirsi, se non fosse che conosco molte cose che non ho visto ed ignoro molte che ho visto» [25].

«Multa que non vidimus scimus, multa que vidimus ignoramus», un'affermazione, tipica della fiducia umanistica nell'autosufficienza, come base, dell'erudizione, che non sarebbe piaciuta certamente a Ruggero Bacone:

> «Nulla si conosce delle cose del mondo finché non si possiede alcuna conoscenza dei luoghi in cui esse si trovano [...]. La diversità dei luoghi predetermina infatti la diversità delle cose, di quelle naturali così come di quelle che attengono alla morale e alla scienza [...]. Ci si imbatte in molti scritti [...] i quali, anziché dall'esperienza, nascono piuttosto dal sentito dire. Io preferisco dunque richiamarmi a quegli autori che hanno percorso viaggiando gran parte dei luoghi di questo mondo» [26];

e tra i primi cita espressamente Plinio e Tolomeo, come esempio dei secondi il confratello Guglielmo di Ruebruck. Credo che non sia necessario soffermarmi molto sulla distanza, che questo confronto

[24] *Ivi*, p. 27. Per il rapporto con la letteratura odeporica medievale cfr. A. Paolella, *Petrarca e la letteratura odeporica del Medioevo*, in «Studi e problemi di critica testuale», XLIV (1992), pp. 61-85. Non ne avevo notizia all'epoca della stesura della relazione: guai che capitano quando si va peregrinando per terre forestiere ...

[25] «Que oculis ipse tuis mox videbis ex me, qui ea certe necdum vidi omnia, nec umquam forte visurus sum, audire expetis: mirum dictu, nisi quia passim multa que non vidimus scimus, multa que vidimus ignoramus»: *ivi*, pp. 40-42 (qui mi sono scostato nella traduzione da quella del Lo Monaco, che uso altrove, salvo diversa indicazione).

[26] La citazione – tratta dall'*Opus Majus* – la riprendo da J. Fried, *Il mercante e la scienza. Sul rapporto tra sapere ed economia nel Medioevo*, tr.it., Milano 1996, pp. 47-48.

conferma, fra Bacone e Petrarca; distanza, si potrebbe dire, fra due diverse "modernità", se il concetto stesso di modernità non rischiasse, per essere approfondito come meriterebbe, di portarci fuori del tempo assegnato. Ricordo, piuttosto, che anche Marco Polo aveva scritto – o, meglio, fatto scrivere a Rustichello – proprio in esordio: «Ma ancora v'ha di quelle cose le quali elli non vide, ma udille da persone degne di fede, e però le cose vedute dirà di veduta e l'altre per udita, acciò che 'l nostro libro sia veritieri e sanza niuna menzogna» [27]. In questo caso, garanzia di verità sono, da un lato, l'accurata distinzione tra ciò che è stato visto personalmente e ciò che è stato solo sentito raccontare, dall'altro il ricorso, come informatori, soltanto ad «homes citables et de verité», come si legge nella redazione franco-italiana [28], rispetto alla quale, come usualmente fa, quella toscana abbrevia.

Il Mandelli, ancor prima di chiedere questa operetta, dichiaratamente appartenente al genere epistolare (*has literulas*), aveva sollecitato il Petrarca ad unirsi a lui e ad altri amici nel pellegrinaggio, ma, come Francesco stesso spiega nello scritto, l'invito era stato declinato per un timore preciso: quello della navigazione e del mal di mare. Altrove ho trattato un poco della diffidenza con cui pellegrini, mercanti e crociati affrontavano i viaggi per mare e i rapporti con i marinai, i quali, poi, non di rado, si facevano beffe di questi navigatori occasionali [29]; questo testo richiama la nostra attenzione su un'ulteriore realtà: l'esistenza, in numero imprecisabile, di persone che rinunciavano a certi viaggi pur di non dovere affrontare lunghe navigazioni, come non pochi, oggi, sono coloro che compiono analoghe rinunce per timori non dissimili, anche se forse meno fondati, nei confronti dei viaggi in aereo. Non, precisa il Petrarca, per timore della morte, bensì per paura

> «di una morte lenta e della nausea che è peggiore della morte. Quante volte credi io abbia nuovamente sfidato quel mostro, nel caso che l'abitudine avesse potuto sconfiggere o lenire la natura? Chiedi se ho fatto dei progressi? Non ho

[27] Marco Polo, *Milione. Le divisament dou monde*, a cura di G. Ronchi, introduzione di C. Segre, Milano 1982, p. 3. All'introduzione di Segre si rimanda anche per le considerazioni sul doppio autore del Milione.

[28] *Ivi*, p. 305.

[29] M. Tangheroni, *Commercio e navigazione nel medioevo*, Roma-Bari 1996, in particolare alle pp. 244-252. Cfr. anche M. Tangheroni, *Itinerari marittimi a Gerusalemme*, in *Il mondo dei pellegrinaggi. Roma, Santiago, Gerusalemme*, a cura di P. Caucci von Saucken, Milano 1999, pp. 213-256.

diminuito il terrore, ma piuttosto con la navigazione ho raddoppiato il supplizio. Forse la natura ha posto questo freno ad un animo errabondo e ad un occhio mai sazio di vedere cose nuove. Pertanto adesso provo orrore nel dovere incontrare il ben noto nemico, e sebbene da giovane non lo temessi in questo modo (l'ho temuto comunque sempre) tuttavia ne ho avuto più paura di giorno in giorno» [30].

Che poi questa fosse la ragione vera, od unica, del rifiuto, non si può dire, perché è facilmente ipotizzabile una scelta in favore di una ascesi spirituale puramente interiore, mal collegabile al pellegrinaggio reale; anche prescindendo dalle critiche che, nei confronti di pellegrinaggi e crociate erano più frequenti e diffusi dall'inizio del Trecento, come appare anche dalla predicazione di Giordano da Pisa [31], il Petrarca conosceva quelle mosse da autori come il "suo" Agostino e il molto letto, anche se non sempre citato, Girolamo. Comunque, è stato osservato, proprio a margine di Giordano, che «gli orientamenti pastorali del tempo [...] amplificano il valore dell'introspezione spirituale e fanno della *contritio cordis* l'elemento principale del sacramento della penitenza» [32].

Tuttavia, si badi: l'accenno autobiografico può essere esplicitato. Già a sette anni – almeno secondo il racconto della prima epistola delle *Familiares* – aveva avuto l'esperienza di un naufragio nelle acque vicine a Marsiglia; più tardi era stato fortemente impressionato da una spaventosa tempesta cui aveva assistito a Napoli nel 1343 [33], esperienza raccontata nella famosa V, 5 delle stesse *Familiares*, indirizzata a Giovanni Colonna. A commento della descrizione a fortissime tinte aveva allora scritto: «questa conclusione io ne trarrò: pregarti di non comandarmi più di affidare la mia vita alle onde e ai venti; ché in questo né a te né al papa, e neppure

[30] *Itinerario* ... cit., pp. 38-41: «Longam mortem et peiorem mortem nauseam, non de nichilo quidem sed expertus, metuo. Quotiens putas illud monstrum retentavi, si forte naturam consuetudo vel vinceret vel leniret? Si quid profecerim queris? Non metuum minui, sed geminavi potius cum navigatione supplicium. Hoc forsan animo vago et rerum novarum visione inexplebili oculo frenum posuit naturam. Congressum itaque nunc noti hostis exhorreo, quem non sic iunior horruissem (horrui autem semper) sed in dies magis ...».

[31] Molto netta è, per esempio, la posizione di Giordano da Pisa, predicatore domenicano tra fine Duecento e primi anni del Trecento, di grande successo di pubblico e, poi, di lettori: cfr. C. Iannella, *Il pellegrinaggio a Santiago nella predicazione di Giordano da Pisa (XIV sec.)*, in *Actas del Congreso de Estudios Iacobeos*, Santiago de Compostela 1995, pp. 423-430.

[32] C. Iannella, *Giordano da Pisa. Etica urbana e forme della società*, Pisa 1999, p. 59.

[33] Cfr. *Itinerarium* ... cit., p. 92, con altri riferimenti fatti dal Lo Monaco.

a mio padre se tornasse in vita, sarei disposto ad obbedire. Lascio l'aria agli uccelli, il mare ai pesci; animale terrestre, scelgo di viaggiare per terra» [34].

Secondo la presentazione che ne fa lo stesso Petrarca [35], l'*Itinerarium*, stilisticamente, mira alla *brevitas*, alla concisione, ed è costruito a tre livelli, secondo tre finalità: ciò che è pertinente alla salute dell'anima, ciò che spetta alla conoscenza e all'arricchimento intellettuale [36], ciò che mira alla citazione di ricordi esemplari atti ad impressionare l'animo. Nonostante l'effettiva concisione, la cultura umanistica del Petrarca ha continua occasione di manifestarsi, ogni volta che un luogo si presta ad evocare un ricordo dell'antichità. Gli autori direttamente citati, o cui vanno comunque riferimenti impliciti, sono Virgilio ed il commento di Servio al suo poema, Livio, Svetonio e l'*Epitoma* di Floro, Valerio Massimo e Lucano, Plinio il Vecchio e Cicerone, la *Chorographia* di Pomponio Mela e Giuseppe Flavio; tra quelli cristiani i riferimenti più numerosi sono a san Girolamo ed in particolare all'epistola CVIII, quella con la descrizione del pellegrinaggio di santa Paola [37]; ma, naturalmente, sono molto numerosi anche i richiami scritturali, con nettissima prevalenza dei testi evangelici.

Tuttavia, non è un puro «libro libresco», per riprendere la ricordata definizione di Praz. La prima parte, nella quale, per adoperare le sue, già citate, parole, il Petrarca parla delle cose viste personalmente, ha un diverso andamento, a cominciare dalla descrizione di Genova, del resto quasi priva di avvenimenti antichi ad essa legati, come egli stesso osserva, salvo la distruzione fatta dai cartaginesi durante la seconda guerra punica. La descrizione degli splendidi panorami della Riviera di Ponente nasce, come vedremo, da suoi ricordi: «bellissime valli, fiumicelli che scorrono, colli piacevolmente selvaggi e da ammirare per la sorprendente

[34] F. Petrarca, *Prose*, a cura di G. Martellotti-P.G. Ricci-E. Carrara-E. Bianchi, Milano-Napoli 1965, pp. 878-879: «... hoc unum michi certe prestiterit, ut te obsecrem ne me umquam amplius vitam ventis ac fluctibus credere iubeas. Hoc enim est in quo neque tibi neque tibi Pontifici neque patri meo, si ad lucem redeat, parere velim. Aerem volucribus, mare piscibus relinquo; terrenum animal, terrestre iter eligo».

[35] *Itinerario* ... cit., pp. 42-43.

[36] Il Lo Monaco traduce «ingenii ornamentum» con 'arricchimento spirituale', che non mi pare corretto.

[37] Edita e commentata in *Vita di Martino, Vita di Ilarione, In memoria di Paola*, a cura di C. Mohrmann, vol. IV*, Milano 1975.

fertilità, villaggi arroccati sulle rocce, paesi assai vasti; vedrai sparse sulla costa, ovunque ti volgerai, case adorne di marmi e di ori, e ti stupirai di come una città del genere ceda in splendore e piacevolezza ai suoi dintorni». Ed in quest'ultima osservazione c'è forse anche, implicita, una considerazione su una certa sproporzione fra il limitato splendore della città e la sua straordinaria importanza sul mare: non a caso, a parte un generico riferimento all'*edificiorum decus* [38], il Petrarca, per la città, insiste soprattutto sulla flotta – paragonabile a quella di Tiro – e sul porto artificiale. La bellezza di queste coste, «ricche di palme e di cedri» induce, inoltre, il nostro viaggiatore-umanista a domandarsi come mai gli antichi autori non ne hanno cantato le bellezze; probabilmente, si risponde, «quei fertili luoghi erano ancora inesplorati e quindi sconosciuti», richiamando alla descrizione da lui stesso fatta nell'Africa [39], incompiuto poema, evidentemente sconosciuto al destinatario di questo scritto.

La citazione che ora propongo, un po' lunga, con i riferimenti all'alta Toscana costiera, nota, credo, alla maggioranza dei presenti, può servire come un buon esempio di descrizione fondata sulla diretta memoria personale. Dopo le rovine di Luni, paragonate a quelle di Troia,

«mentre le alture iniziano a declinare, la costa si fa più piatta e priva di scogli, gli approdi sono poco frequenti, i villaggi incastellati (*castella*) sono lontani sulle colline, la riva del mare inospitale; di poco discosta dal litorale c'è Sarzana, borgo (*oppidum*) recente e fittamente abitato, quindi l'Avenza, villaggio *ignobilis* [40], oltre il fiume Frigido, tale di nome e di fatto, lucente di acque e di sabbie, si getta in mare vicino all'amenissima Massa. Poco lontano è il borgo (*oppidum*) di Pietrasanta [...] Oltre, ormai, non vi è nulla degno di ricordo, eccetto due roccaforti pisane, l'una chiamata Motrone [41] e l'altra Via Regia. Non molto dopo sboccano le foci del Serchio e dell'Arno; l'uno lambisce Lucca e l'altro attraversa prima le mura della mia patria, poi Pisa. Lucca non so dire, Firenze sicuramente si sottrae alla vista, invece il timoniere della nave ti mostrerà dalla poppa Pisa, città molto antica ma di aspetto moderno e

[38] Che non può essere, mi pare, tradotta, col Lo Monaco, con «Imponenza degli edifici».

[39] «Id me movit. Omnium qui scripserunt et ingenio et stilo et etate novissimum, ut in Africe mee quodam loco, idonea nactum occasionem, loca ista describerem, caractere dicendique genere longe alio».

[40] Da non tradurre con «orribile», come fa il Lo Monaco, ma con «sconosciuto, senza fama», come rileva il Nason, nella citata recensione, a p. 306.

[41] In effetti, dal 1342 al 1368, pur appartenendo al contado lucchese, era sottomessa, insieme a Lucca, alla dominazione pisana, come Viareggio.

gradevole, che, sebbene situata in pianura, non si segnala (come la maggior parte delle città) con poche torri, ma appare tutta con imponenti edifici» [42].

Pisa moderna, «recenti et decora specie»: ecco un'impressione ben comprensibile, ma che ci impone lo sforzo di spostare la nostra mente indietro di sei secoli e mezzo! Interessante anche il cenno storico, che coglie il distacco dal mare, se non di tutti i pisani, almeno del suo tradizionale ceto dirigente: «Un tempo fu anche una potenza marinara, finché una generazione fa, i pisani, sconfitti dai genovesi in un grande scontro, persero non solo le flotte ma anche la voglia e l'intenzione di navigare» [43].

Corretta, anche se breve, è, alla luce delle ricerche che ha in corso, anzi sul punto di pubblicare, una mia allieva (la dottoressa Olimpia Vaccari) la successiva descrizione del sistema portuale pisano e della parte settentrionale dell'Arcipelago Toscano:

«Dopo poche miglia ci sarà un porto artificiale chiamato Pisano e, quasi attaccato Livorno, ove c'è una solidissima torre, sulla cui cima ai naviganti la

[42] Cfr. *Itinerario* ... cit. pp. 48-51: «Hinciam sensim cedentibus montibus, aliquandiu planum et absque scopulis lene littus, portus rari, castella procul in collibus, plaga maris inhospita, Sarzanum paulo submotum a littore, novum frequensque oppidum, inde Laventia, vicus ignobilis, fluvius deinde re ac nomine Frigidus, aquis arenisque perlucidus, secus Massam amenissimam terram descendit in pelagus. Prope oppidum est, Petramsanctam dicunt [...]. Ultra iam preter duas Pisanorum arces nichil memorabile, quarum altera Mutronem, alteram vero Viam Regiam appellant. Nec multo post Sercli atque Arni fluminum fauces sunt, quorum alter Lucam preterlabitur, alter patrie mee muros primum, tandem Pisas interfluit. Et de Luca quidem dubius sum, Florentia prorsus extra conspectum latet, Pisas autem ex ipsa puppe gubernaculi tibi revtor ostendet, civitatem pervetustam sed recenti et decora specie, et, licet in plano sitam, non tamen, ut magna pas urbium, paucis turribus sed tota me eminentissimis edificiis apparentem ...». Qui la traduzione del Lo Monaco lascia a desiderare e va, a mio parere, corretta, così come ho fatto nel testo. Per esempio tradurre *castella* con «città fortificate» è sbagliato sia linguisticamente sia geograficamente dato che si trattava di piccoli centri, come ho cercato di rendere con «paesi incastellati», onde riservare «borghi» alla traduzione degli *oppida*. Ancora: il *rector gubernaculi* non è il «comandante della nave», bensì il timoniere. Inspiegabile è l'uso della forma Serchia, a me sconosciuta. Quanto al commento è grave chiamare questa Massa «Massa Marittima», cosa che porta il Lo Monaco a fare ulteriori confusioni, quando si domanda se la Massa rammentata più oltre dal Petrarca, tra Populonia e Grosseto, sia lo stesso centro ricordato prima (cfr. pp. 97-98).

[43] Cfr. *Itinerario* ... cit., pp. 50-51: «quondam quoque maris potentissimam donec, patrum memoria, non modo vires equoreas sed animus navigandique propositum, magno victi prelio Ianuensium, amisere». Per i limiti di questo distacco dei pisani dal mare cfr. M. TANGHERONI, *Politica, commercio, agricoltura a Pisa nel Trecento*, Pisa 1973.

rotta sicura. Da questo punto, se ti girerai a destra, ti saranno di fronte Gorgona e Capraia, due piccole isole in possesso dei pisani, ed anche una piccola torre ritta in mezzo al mare, chiamata correntemente Meloria, infausta a quel popolo, poiché là si svolse quella battaglia che ho ricordato prima. Se aguzzerai un poco la vista, scorgerai anche la Corsica, incolta e ricca di branchi di animali selvatici» [44].

Fermiamoci, per ora, nel seguire l'itinerario petrarchesco; ritenendo sufficiente l'esemplificazione offerta e limitandomi, per terminare con i confini dello stato pisano, a ricordare la descrizione di Piombino, definita insigne *oppidum*, situata su un fertile colle, con il suo porto «che non può ospitare molte navi ed è poco sicuro» (il che è forse accettabile per l'epoca, anche se Piombino aveva già un discreto movimento di imbarcazioni piccole [45]), e la citazione dell'isola d'Elba, che, direi ovviamente, porta alla citazione del virgiliano *insula inexhaustis Chalybum generosa metallis*; non è scontato, invece, anzi di un certo valore testimoniale per le valutazioni che correvano a metà del secolo XIV, pur eccessive agli occhi di alcuni storici di oggi, il passo che segue: «coloro che vi hanno sostato a lungo sostengono che vi cresce ottimamente ogni cosa necessaria al sostentamento e che, quindi, dopo la perdita della Sardegna, quella sia divenuta la sede principale delle ricchezze pisane» [46].

[44] Cfr. *Itinerario* ... cit., pp. 50-51: «Post hec paucis passuum milibus, portus et ipse manufactus, Pisanum vocant, aderit et fere contiguum Liburnum, ubi prevalida turris est, cuius in vertice pernox flamma navigantibus tuti litoris signum prebet. Hinc si ad dexteram te deflectas Gorgon atque Capraria, parve quedam Pisanorum insule, presto erunt, nec non turris exigua, pelagi medio, que Meloria vulgo dicitur, infausta illi populo, quod scilicet illic ipsa, cuius paulo ante memini, pugna commissa est. Sin pressius intenderis, videbis et Corsicam incultam insulam et armentis silvestribus abundantibus». Sul sistema portuale nel Trecento cfr. O. Vaccari, *Livorno, nascita di una città portuale nel Medioevo*, in corso di stampa. La torre grande è quella del Magnale, mentre l'attuale torre della Meloria non è quella del tempo pisano.

[45] Come risulta anche dalle mie ricerche citate alla nota 43. Su Piombino medievale cfr. M.L. Ceccarelli Lemut-G. Garzella (a cura di), *Populonia e Piombino in Età medievale e moderna. Convegno di studi (Populonia, 28-29 maggio 1993)*, Pisa 1996. Il porto avrà una grande importanza, contingente, nei primissimi anni del Quattrocento come alternativa a Porto Pisano/Livorno, indisponibile per la situazione politica e militare.

[46] *Itinerario* ... cit., pp. 50-51: «Perhibent qui longiores ibi traxerunt moras, omnia illic ad victum optima provenire, denique post Sardiniam amissam, Pisanarum opum illam precipuam sedem esse».

Prima di procedere a confronti di questo con altri passi petrarcheschi, vorrei dare un esempio di come l'*Itinerarium* sia costruito ben diversamente quando tema ne sono realtà non viste, quelle *multa que non vidimus* e di cui nondimeno sa, grazie alle letture degli autori antichi, assai più raramente di quelli contemporanei. Il Petrarca propone un viaggio dal Sinai all'Egitto, dove «sul Nilo, vedrai la nuova Babilonia, opera di Cambise, e Carra d'Egitto, città immensa e popolatissima, che riproducono l'antica Babilonia al di là dell'Eufrate e Carra assira» [47]. È la città doppia (Fustat-Qaira) che effettivamente costituiva la Cairo [48] nota nel Medioevo appunto come nuova Babilonia, cui, come puntualmente annota il Lo Monaco, in una delle *Sine nomine* [49] accosterà, terza e nuovissima Babilonia, l'ormai odiata Avignone. Poi passa a parlare del Nilo, considerato, accanto al Tanai, confine tra Africa ed Asia, argomento affrontato sulla base di un'opera, esplicitamente citata, di Aristotele, cioè, in realtà, lo pseudo-aristotelico *Liber de inundatione Nili*, e con riferimento alle vane ricerche delle sue sorgenti fatte da re egiziani, persiani, macedoni e dagli imperatori romani; sono i riferimenti antichi che hanno il diritto, per così dire, alla citazione, anche se non mancano al Petrarca informazioni recenti ricordate in modo generico: «La sorgente rimane tutt'ora ignota, e a chi legge sono note, su questo tema, numerose ipotesi, ricerche e narrazioni» [50]. Tale sorgente è qui messa in relazione con la fonte che Gesù fece scaturire per dissetare la madre durante la fuga in Egitto: una relazione che sembra invenzione del nostro autore a partire dal miracolo narrato nel vangelo apocrifo sull'infanzia di Cristo; è stata anche ipotizzata una fonte orale [51], per l'uso di espressioni come *accepimus* e *ferunt*. Poi prevalgono i ricordi classici: Alessandria ed il suo fondatore, l'ingresso di Cesare e di Augusto nella città, la battaglia di Azio, l'invito a visitare il monumento funebre di Pompeo Magno, «se il tempo non l'ha sopraffatto», con questa nota: «Alessandro è detto Magno dagli scrittori greci, Pompeo da quelli

[47] *Ivi*, pp. 80-81.

[48] Sulla storia del Cairo cfr. A. Raymond, *Le Caire*, Paris 1993.

[49] La 10: cfr. *Itinerario* ... cit., pp. 117-118: «Non nisi geminam enim Babilonem cum legeris, alteram quidem apud Assirios olim, ubi clarum Semiramis nomen habet, alteram apud Egiptios nostra etate florentem, quem Cambissem habet auctorem, cuius nunc Babilonis inauditum tibi nomen ingeritur tecum volvis».

[50] *Itinerario* ... cit., pp. 80-82.: «Fons hactenus ignoratus manet, opiniones atque inquisitiones hominum et historie de hoc scripte legentibus nota sunt».

[51] Così il Lo Monaco (F. Petrarca, *Itinerario in terra Santa* ... cit.) a p. 118.

latini (i francesi hanno applicato questo appellativo al loro Carlo)» [52]. Osservo, di passaggio, che il Petrarca appare sempre restio a considerare accettabile, per l'imperatore medievale, anche qui ricollocato, per così dire, in una restrittiva prospettiva francese, una qualificazione che gli pare nascere da un paragone improponibile. Si legge, per esempio, in una epistola delle *Familiares*, su cui ritornerò per il suo carattere odeporico, là dove si narra una singolare novella del folle amore di Carlo per una donnicciola, «Carolum regem, quem Magni cognomine equare Pompeio et Alexandro audent ...» [53].

Mi pare che l'esempio basti a chiarire quali sono le curiosità, gli interessi, le citazioni, le divagazioni, suscitate dalle località che l'*Itinerario* non poteva non citare.

Torniamo ora al tratto dell'*Itinerario* che abbiamo prima esaminato un po' in dettaglio, quello Genova-Piombino, per procedere a qualche opportuno, ed annunciato, confronto. Prima di tutto, come suggerito dallo stesso Petrarca, con i versi 839-884 del VI libro dell'*Africa*, tenendo conto della sua precisa avvertenza: là egli ha descritto sì gli stessi posti, ma «con un tipo ed una forma di narrazione completamente diversi» [54]. Si tratta di uno degli episodi più noti del poema, la morte di Magone, che, già ferito, cerca di ritornare in patria via mare [55]: «Iamque Mago Ianue solvens a litore classem ...». Il Petrarca descrive la Riviera di Levante sulla base della sua personale conoscenza di come era ai suoi tempi, ma sostituendo i nomi antichi a quelli del Trecento. Qui l'osservazione sul silenzio degli antichi poeti e la relativa spiegazione sono, quasi alla lettera, identici; e altre riprese di temi e frasi possono essere notate. Se il silenzio dell'*Africa* su Rapallo, di nascita medievale, non stupisce, è meno ovvio il silenzio dell'*Itinerarium* su Monterosso e Corniglia (due delle Cinque Terre), citate nel poema. Quanto a Pisa, qui *urbs pulcerimma*, lo spazio è quello, più ampio, della geografia che non quello effettivamente osservabile, con la Sardegna, con i suoi colli malarici (*tabificos colles*) e l'*aurea Roma* con le procellose foci del Tevere, quasi a isolare meglio in mezzo al mare (*medio equore*) la melanconica riflessione del giovane cartaginese sulla speranza fallace degli uomini e vanità della gloria.

[52] *Itinerario* ... cit., pp. 82-84: «Illum enim Greci, hunc Romani scriptores magnum vocant (Galli autem hoc cognomen ad suum Carolum transtulere)».

[53] F. PETRARCA, *Prose* ... cit., p. 812. A Carlo è comunque riservato un posto, sia pure secondario, nei *Trionfi*.

[54] Cfr. sopra nota 39.

[55] Sono i vv. 839-918 del libro VI, che cito da F. PETRARCA, *Rime, Trionfi e poesie latine*, a cura di F. NERI-G. MARTELLOTTI-E. BIANCHI-N. SAPEGNO, Milano-Napoli 1961, in cui la parte edita del poema è curata dal Martellotti.

Ma conviene ora rivolgerci, pur avviandoci verso la conclusione, ad alcune famose lettere odeporiche raccolte nelle *Familiares*, con tutto il bagaglio di dubbi che, almeno quelle raccolte nei primi IV libri, si portano dietro circa la data della loro effettiva stesura, della loro talora ipotizzabile, talora quasi certa riscrittura, del loro appartenere, insomma, ad un'opera pensata, a partire da un dato momento, come unitaria e strutturata [56], *Familiarum rerum libri*, appunto: un *novum nomen*, come dice lo stesso Petrarca nel presentare la raccolta [57]. Una raccolta, com'è stato scritto molto recentemente, frutto di un «processo di lucida autofalsificazione messo in atto tramite l'inserimento, in modi cronologicamente strategici, di lettere fittizie. il rifacimento, spesso radicale, di quelle ammesse alla silloge, la frantumazione di alcuni pezzi e il loro montaggio in altre unità epistolari» [58].

Così, secondo il Billanovich [59], e poi secondo una quasi generale valutazione degli studiosi, la famosa lettera *ad Dionisium de Burgo Sancti Sepulcri* [60], *ordinis sancti Augustini et sacre pagine professorem, de curis propriis* [61], contenente la descrizione della propria ascesa al *Mont Ventoux*, che si presenta come scritta nel 1336, sarebbe del ben più maturo e "agostiniano" Petrarca del 1352-

[56] Sulle *Familiares* resta fondamentale G. BILLANOVICH, *Petrarca letterato, I. Lo scrittoio del Petrarca*, Roma 1947. Cfr. anche, come più recente intervento, D. GOLDIN FOLENA, *«Familiarum rerum liber». Petrarca e la problematica epistolare*, in *Alla lettera. Teoria e pratiche epistolari dai Greci al Novecento*, a cura di A. CHEMELLO, Milano 1998, pp.51-82.

[57] *Familiares*, I, 1, 34.

[58] M. ARIANI, *Petrarca* ... cit., pp. 169-170, sulla linea, del resto, aperta dal Billanovich.

[59] Cfr. G. BILLANOVICH, *Petrarca* ... cit. e G. BILLANOVICH, *Petrarca e il Ventoso*, in «Italia medioevale e umanistica», 9 (1966), pp. 389-401.

[60] L'agostiniano Dionigi de' Roberti morì a Napoli il 14 agosto 1342 ed il Petrarca ne pianse la morte in una delle *Epystole Metricae*, la 13 del libro I; lo aveva probabilmente conosciuto a Parigi nel 1333; ebbe contatti stretti con lui durante il suo soggiorno avignonese nel 1339 (cfr. la I, 4 delle *Metricae*).

[61] *Familiares*, IV, 1. Si veda ora la recente edizione (basata sempre sul testo stabilito dal Rossi) F. PETRARCA, *La lettera del Ventoso*, prefazione di A. ZANZOTTO, traduzione di M. Formica, commento e note di M. Formica-M. Jakob, Verbania 1966.

53, degli anni del *Secretum*, del passaggio da una visuale oggettiva dei lavori eruditi iniziati prima del 1345, che trattavano le imprese dei personaggi celebri, all'autobiografismo e all'attenzione centrata sulla figura dell'autore [62]. In pagine assai note il Billanovich ha ironizzato sulle letture «romantiche» di questa epistola, tutta fondata su reminiscenze liviane [63] e agostiniane. Ciò non significa che si debba negare una effettiva ascensione come occasione [64]: ma tutto il testo sarebbe da leggere con chiavi simboliche, a cominciare dal destinatario, fittizio, visto che, come si è detto, Dionigi era morto dieci anni prima [65]. Così, pure, per il diverso procedere dei due scalatori: il fratello Gherardo – fattosi certosino – sale puntando dritto alla meta, Francesco perdendosi nell'inutile ricerca di scorciatoie, zigzagando, immagine del suo continuo mutare di stati d'animo. Così, infine, l'apertura a caso di un passo delle *Confessioni* di Agostino una volta arrivato sulla cima del monte.

Bisogna, dunque, essere prudenti nelle forzature anticipatrici, quanto allo sguardo sul mondo, che sono state ipotizzate per questa celeberrima epistola. Come esempio recente, cito un passaggio di un affascinante libro di Zumthor, che, pur con un attenuativo «forse», vede in essa un primo esempio della eliminazione di un modo «medievale» di vedere il mondo [66] ed un'anticipazione delle conquiste alpinistiche dell'Ottocento [67].

Sempre fittizia, secondo il Billanovich [68] e la maggior parte dei moderni scrittori, è anche la data, 1333, di I, 4, cioè della lettera al cardinale Giovanni Colonna, contenente la descrizione di un pro-

[62] Così V. Pacca, *Petrarca*, Roma-Bari, 1998, p. 119.

[63] Sulle quali cfr. ora N. Scivoletto, *Scalate immaginarie e loro moduli narrativi. In margine a Petrarca* Fam. *IV 1*, (in corso di stampa presso il Centro Studi di Spoleto), che ho potuto leggere in bozze grazie alla cortesia dell'amica Gabriella Albanese; in queste pagine è sviluppato anche un confronto con un testo di Salimbene da Parma sull'ascesa del re Pietro d'Aragona al Canigou.

[64] La realtà storica dell'ascensione è difesa da H. Baron, *Petrach's «Secretum». Its Making and Its Meaning*, Cambridge (Mass.) 1985, pp. 196-202. Ma cfr. ora, di nuovo, M. Ariani, *Petrarca* ... cit., p. 173: «È l'aurea sintesi di un autobiografismo scandito per stazioni simboliche, talmente ostensivo di un ritratto calcolatissimo da sbiancare ogni aggancio al vissuto ...».

[65] Cfr. nota 60.

[66] P. Zumthor, *La misura del mondo. La rappresentazione dello spazio nel Medio Evo*, tr.it. Bologna 1995, p. 35.

[67] *Ivi*, p. 61. Cfr. anche p. 79 per la presunta scoperta dell'«illimitato».

[68] G. Billanovich, *Petrarca letterato* ... cit., in particolare pp. 47-55.

prio viaggio in Francia settentrionale, nelle Fiandre e nella Germania renana, viaggio fatto – scrive – non per un qualche *negotium*, ma per il puro e giovanile ardente desiderio di conoscere: *sed visendi tantum studio et iuvenili quodam ardore*; in realtà questa sarebbe una di quelle lettere composte *ex novo* nel 1350/51, quando il Petrarca decise l'organizzazione "libresca" delle *Familiares*. Si tratta, per intenderci, della lettera contenente la strana novella su Carlo Magno che ho sopra ricordato [69].

Diverso il discorso per la V, 3, che, se pur rivista in sede, per così dire, redazionale, sembra mostrare il riflesso diretto del viaggio compiuto nel 1343 a Napoli come inviato del papa, dopo la morte di re Roberto (gennaio di quell'anno) e la nomina, senza consultazione del «signore eminente», di un consiglio di reggenza; inoltre, il Petrarca doveva preoccuparsi di salvare dalla prigione perpetua alcune persone che stavano a cuore al cardinale Colonna. La lettera si apre con la ricorrente polemica contro il viaggiare per mare, cui il cardinale l'aveva spinto seguendo l'opinione corrente secondo la quale per mare si viaggerebbe più speditamente che per terra [70]. Il racconto del Petrarca procede rapido, con studiata e sapiente semplicità stilistica: imbarcatosi a Nizza, *prima italicarum urbium ab occasu*, fece la prima sosta a Monaco; il cielo era stellato, eppure il giorno seguente fu impossibile ripartire e quello ancora successivo, salpati con tempo incerto (*ancipiti tempestate*), sbattuti tutto il giorno dalle onde, solo a notte fonda la nave arrivò a Porto Maurizio. Qui ai viaggiatori non fu permesso di entrare nel castello (per l'ora?) e furono costretti ad accontentarsi, in un albergo sulla costa (*litoreum hospitium*), di una cuccetta da marinaio (*nauticum cubile*). «Qui – scrive il nostro – l'ira mi crebbe e compresi quali scherzi fa il mare». Donde la decisione, maturata in una lunga riflessione notturna, di preferire «la dura terra alla schiavitù marittima» [71]; reimbarcati servi e bagagli, con un solo compagno, acquistati alcuni cavalli tedeschi, *impigri atque invalidi*, ancora sottosopra per il mal di mare, proseguì il viaggio via terra, essendo peraltro

[69] Cfr. sopra nota 53.

[70] F. Petrarca, *Prose* ... cit., pp. 852-853: «Pollicitus me maritimo itinere profecturum, non aliam ob causam, nisi quia vulgo iam persuasum est, expeditius ac citius iri pelago quam terris ...».

[71] *Ivi*: «Ibi indignari altius et ludos maris agnoscere: quid multa? variis per noctem consiliis agitatis, ad auroram statui preferre terrestrem duritiem equoree servituti».

costretto a imbarcarsi di nuovo a Lerici a causa della guerra in corso tra i pisani e il signore di Milano. Qui è interessante il giudizio su questa guerra, qualificata come *ingens bellum*; essa gli appare «sorta piuttosto per la superbia degli animi che per ragioni di confini»: dopo, infatti, che era stato abbandonato l'antico confine del Po, si sarebbe dovuto tener conto degli Appennini, *sed superbia frenum nescit, et nullis terminis est contenta cupiditas*. Aggirando, così, gli eserciti che si fronteggiavano presso Avenza e avendo visto dal mare il Corvo, la foce della Magra e Luni, «olim famosam potentemque nunc nudum et inanem nomen», sbarcò a notte tarda presso Motrone, base pisana [72]. Da Pisa proseguì per Siena, «lasciata Firenze a sinistra», Perugia, Todi, Narni e Roma, dove giunse, scortato nell'ultimo tratto, dagli uomini dei Colonna, a notte inoltrata: «questa volta – scrive – la gran fretta mi ha fatto diventare viaggiatore notturno». Certo, anche in questa lettera l'amichevole satira sui viaggi marittimi avrà forzato i colori, ma la descrizione dell'itinerario e degli avvenimenti è, mi pare, attendibile nella sostanza; fra l'altro, l'epistola fa riferimento ad altre «più segrete lettere» sulla situazione napoletana, indirizzate al cardinal Colonna perché, però, delle turpitudini delle corte potesse fare edotto anche il pontefice.

Degli stessi mesi è una lettera, sempre a Giovanni Colonna [73], con la descrizione di Baia, già a lui nota da due anni, e del suo golfo, «amenissimo nei mesi invernali», reso invece sgradevole dal calore estivo: viaggio breve fatto in sostituzione di uno più lungo, al monte Gargano e a Brindisi, pur auspicato come consolazione all'eventuale inutilità delle sue fatiche, perché per un viaggiatore curioso come il Petrarca sarebbe bello vedere, inattesamente, nuovi posti. Ma anche qui il nostro si conferma viaggiatore "libresco"; a lui interessa vedere *loca a Virgilio descripta*, il lago d'Averno, le acque stagnanti d'Acheronte, la piscina di Agrippina e la strada di Caligola, «splendida una volta, ora coperta dalle onde»; e di Baia viene ricordata la predilezione dei romani per questo luogo di soggiorno. Segue qui, ricordo per completezza, il singolare racconto di una vergine guerriera di Pozzuoli.

Allo stesso periodo appartiene anche la V, 5 con la descrizione della tempesta, o piuttosto del maremoto del dicembre 1343;

[72] Grazie alla recente acquisizione di Lucca e del suo contado (1342).
[73] *Familiares*, V, 4.

precisa nei particolari relativi alle galee (marsigliesi, da Cipro) ad altre navi affondate e ad una, piena di condannati, liberati pur di andare a combattere in Sicilia (400, più adatti ad una flotta che a una sola imbarcazione, nota giustamente), che, robustissima e protetta da pelli di buoi riesce a scampare al massacro; ma la retorica e i ricordi classici gonfiano la descrizione, alla base di una fuorviante, anche per la storiografia moderna, interpretazione della estensione di Amalfi.

Potrei chiudere con questa conferma dei pericoli insiti nell'uso acritico delle scritture letterarie, di cui il Petrarca è esempio straordinario; di lui ha scritto Vinicio Pacca, parlando delle apparentemente meno organizzate epistole disperse, che è sempre sorvegliato, il suo vero volto ci sfugge, nascosto dietro la maschera della letteratura.

Voglio invece finire con il ricordare che questo viaggio sarà sinteticamente evocato anche in una lunga epistola dei *Senilium rerum libri*, X, 2, in buona parte autobiografica (di un'autobiografia organizzata per luoghi e città conosciute), indirizzata, nel 1367, a Guido Sette, amico d'infanzia, ora arcivescovo di Genova [74]: «rividi le mura, le piazze, il mare, il porto e le circostanti colline, e più da lungi il Falerno e il Vesuvio, sparsi di vigneti, e battute dai flutti Procida, e Ischia, e Capri, e Baia fumigante nel cuor dell'inverno, ma Napoli mia non più vidi. Di orrende stragi e d'imminenti sventure scorsi manifestissimi i segni ...». D'altra parte, nessuna città è più come un tempo: non Milano, non Pavia, non Pisa, non Siena, non Arezzo, non la vicina Perugia, non la pur ancora – ma non come venti anni prima – fiorente Venezia, non, certo Bologna pur un tempo così libera, ricca, lieta e festosa, la cui miseria è ora osservata, dall'alto, da torri e chiese rimaste in piedi; insomma, «nulla est que fuit, non dico ante multa secula, super nostra memoria: visa enim, non lecta loquor vel audita». Dunque, rispetto alle affermazioni dell'*Itinerarium*, da cui siamo partiti, la posizione, almeno contingentemente, è capovolta: sono la memoria personale, la diretta esperienza di una mutazione incredibile e stupefacente, ad essere invocate come prova autorevole dell'affermazione di una decadenza generale, non solo d'Italia, ma di tutta Europa, ed

[74] Sui rapporti giovanili col Sette – arcivescovo di Genova dal 1358 – cfr. M. Ariani, *Petrarca* ... cit. , pp. 24-25; insieme avevano studiato a Carpentras con Convenevole da Prato e insieme si erano trasferiti a Bologna per gli studi di diritto.

anzi anche dell'Egitto, della Siria, dell'Armenia e di tutta l'Asia minore.

Il Petrarca stesso previene qui la possibile accusa di essere lui veramente mutato, più che il mondo; si riconosce, invero, cambiato, ma sostiene che questo nulla ha a che vedere con l'oggettivo peggioramento del mondo. Pur insistendo sulla rinuncia all'indagine sulle cause, in realtà non si sottrae almeno all'analisi di quelle che appaiono, conseguenza, forse, di altre più profonde e misteriose, non tutte riconducibili agli errori degli uomini: esse sono individuate nella scomparsa della pietà, della fede, della verità, della pace, nel regno dell'empietà, della menzogna, della perfidia, della discordia; nel generalizzarsi geografico delle guerre, nell'impunità con cui schiere di predoni corrono e saccheggiano tutte le terre; non più compagnie di mercanti, non più «compagnie di pellegrini che in numerose bande si vedevano incamminate devotamente a Roma o a Gerusalemme», non più ladri costretti a muoversi soli e di notte; e poi le ripetute epidemie di peste, sconosciute fino a vent'anni prima, e il ripetersi dei terremoti, a quel tempo rari e deboli.

Eppure, pochi mesi prima di morire, scriverà all'amico Giovanni Boccaccio, sostenendo con forza che non bisogna abbandonare gli studi per la vecchiaia, anzi; ed esprimendo, accanto alla ribadita diagnosi della decadenza morale degli italiani, che «fanno di tutto per parere barbari», la piena consapevolezza di aver svolto una decisiva opera culturale, grazie alla quale molti, in Italia e fuori, «presero a coltivare questi studi negletti per tanti secoli».

Vi confesso: mi piace, di solito, trovare una qualche conclusione che abbia un'apparenza di brillantezza ed incisività; ma, dopo qualche mese di confronto con uno scrittore dell'altezza di Francesco Petrarca, oggi me ne vergognerei. Mi limiterò, dunque, a ringraziarvi della pazienza.

GIOVANNI CHERUBINI
Firenze

I PELLEGRINI

Una vera e propria distorsione storiografica, abbastanza diffusa soprattutto negli scritti e nei libri di carattere divulgativo o fortemente ispirati da motivazioni devozionali, ma non sempre ignota neppure alle pubblicazioni di carattere scientifico, ha diffuso e continua a diffondere l'idea di una sorta di primogenitura del pellegrino come rianimatore dei viaggi a distanza dopo il preteso completo blocco dei contatti e degli scambi a seguito delle invasioni germaniche e più ancora dell'espansione islamica. Un'idea, questa, che appare abbondantemente smentita da un esame sereno dei fatti e soprattutto da una conoscenza dei risultati della ricerca, sia per quanto riguarda i viaggi per via di terra, sia per quanto riguarda i viaggi sul mare, non esclusi quelli verso la Terrasanta. Il che non vuole naturalmente negare la presenza, già nel corso dell'alto Medioevo, dei pellegrini sulle strade e sui mari, a fianco di altre presenze, come mercanti, prelati, militari [1]. Alla distorsione storiografica di cui ho detto ha contribuito sicuramente, in qualche misura, la presenza, nella documentazione, di strade che richiamano esplicitamente al pellegrinaggio o alla meta a cui si era diretti, che era anche o soprattutto meta di pellegrinaggi: strade «romee», strade «dei pellegrini», «cammino di Santiago». Su ognuna di queste denominazioni si potrebbe aprire una discussione, ma basti osservare che esse non vogliono comunque significare vie monopolizzate dai pellegrini, e neppure vie battute soprattutto dai pellegrini o nate per i pellegrini o per loro soltanto.

Una cosa invece, e importante, va riconosciuta ai pellegrini e al pellegrinaggio (intendiamo riferirci a pellegrini e pellegrinaggio a grande distanza, l'unico che qui ci interessa), quella di averci lasciato numerose relazioni di viaggio, itinerari o guide, per la maggior parte e nei primi tempi dovute a religiosi o ispirate da

[1] Per più ampie considerazioni ed argomentazioni G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella. Il pellegrinaggio medievale*, Siena 1998, pp. 303-313.

ambienti ecclesiastici, ma nei due secoli finali del Medioevo opera anche di pellegrini laici a Roma, a Compostella e in Terrasanta [2]. L'esemplare più noto di questa letteratura, anche a causa della traduzione dal latino che ne è stata fatta in molte lingue moderne, è la così detta *Guida del pellegrino* di Compostella, che risale alla metà circa del XII secolo [3]. Trattasi, in realtà, del quinto libro di un'opera ben più ampia e composita, il *Liber Sancti Iacobi-Codex Calixtinus*, conservato negli archivi della chiesa di Compostella e realizzato su impulso di quella stessa chiesa. Per quanto l'estensore di quel quinto libro, un chierico del Poitou, si proponesse di offrire una serie di informazioni utili, oltre che una serie di consigli a chi avesse intrapreso dalla Francia un pellegrinaggio per Compostella, non pare affatto che la *Guida* abbia veramente funzionato come guida per i pellegrini di quei secoli lontani [4]. I suoi undici capitoli possono essere raccolti in quattro parti. Dal primo al settimo, più l'undicesimo, trattano del viaggio, cioè delle strade, delle tappe, dei valichi, dei fiumi, delle città, degli ospedali, dell'accoglienza, dei rischi e dei pericoli del viaggio. L'ottavo, molto lungo, è dedicato ai corpi santi e alle reliquie che si incontrano lungo il cammino e ai quali viene consigliata una visita. Il nono descrive i *mirabilia* di Compostella, e più precisamente, salvo poche righe iniziali, la cattedrale della città. Il decimo è dedicato ai canonici di quella chiesa [5].

Se la *Guida del pellegrino*, per la sua notorietà, finisce un po' per oscurare tutti gli itinerari e le relazioni di viaggio per Compostella, che sono in realtà numerosi e spesso pregevoli [6], si deve rilevare che

[2] Per una prima informazione J. RICHARD, *Les récits de voyages et des pèlerinages* («Typologie des sources du Moyen Âge occidental», 38), Turnhout 1996.

[3] Edizione di J. VIELLIARD, *Le guide du pèlerin de Saint-Jacques de Compostelle*, Macon 1969[4], traduzione di italiana, con ampia introduzione, *Guida del pellegrino di Santiago*, a cura di P. CAUCCI VON SAUCKEN, Milano 1995.

[4] Lo dimostra il numero limitato dei manoscritti esistenti, 12 in tutto, e per di più prodotti in Spagna (10), senza che alcuno se ne conosca per la Francia, l'impero germanico, i paesi scandinavi, pur prodighi di pellegrini iacopei (uno solo fu prodotto in Italia, uno in Inghilterra (A. STONES-L. KROCHALIS, *Qui a lu le «Guide du pèlerin de Saint-Jacques»?*, in *Pèlerinages et croisades*, Paris 1995, pp. 13-36).

[5] E. MENESTÒ, *Relazioni di viaggi e di ambasciatori*, in *Lo spazio letterario del Medioevo*, 1, *Il Medioevo latino*, direttori G. CAVALLO-C. LEONARDI-E. MENESTÒ, vol. I, *La produzione del testo*, tomo II, Roma 1993, pp. 560-561.

[6] Per una prima informazione L. VAZQUEZ DE PARGA, J.M. LACARRA, J. URIA RIU, *Las peregrinaciones a Santia de Compostela*, voll. 3, Madrid 1948 (rist. Pamplona 1993), I, pp. 201-245; P. CAUCCI VON SAUCKEN, *I testi italiani del viaggio e pellegrinaggio a Santiago de Compostela e diorama sulla Galizia*, Perugia 1983; IDEM, *La littérature de voyage et de pèlerinage a Compostelle*, in *Santiago de Compostela. 1000 ans de pèlerinage européen*, Ghent 1985.

molto noti e soprattutto di grande valore documentario sono anche gli itinerari, le descrizioni, le relazioni di viaggio in Terrasanta. Il loro numero è grande [7], ma per i secoli che precedettero le crociate ci si può qui limitare a ricordare l'*Itinerarium Burdigalense*, del 333 [8], e l'*Itinerarium Egerie*, della fine del IV o dell'inizio del V secolo [9], l'*Itinerarium Antonini Placentini*, databile intorno al 560 [10], il *De locis sanctis* di Adamanno di Huy, che racconta un viaggio svoltosi tra il 679 e il 682 [11], l'*Itinerarium* di Bernardo monaco bretone, che narra un viaggio avvenuto tra l'866 e l'870 [12].

«Vista nel suo complesso, questa produzione può forse apparire monotona. In realtà il seguire puntualmente i passi dei pellegrini medievali permette di cogliere una serie di utilissime informazioni sia sulla storia e sulla archeologia dei luoghi santi, sia sulle forme del culto liturgico, della devozione e della pietà popolare».

Permette anche – ed è quello che qui più ci interessa – di ottenere informazioni «sulle vie di terra e le rotte di mare seguite – quindi sulle *mutationes* dei cavalli, sulle *mansiones* nelle quali far tappa e sulle ubicazioni dei porti –, come pure sui costi di simili imprese» [13]. Ma quelle fonti sono utili anche sotto un altro punto di vista, quello del rapporto mentale tra il pellegrino e i luoghi visitati. Esse «documentano, infatti, il modo come quei luoghi venivano visti ed il significato che essi andavano acquistando per la coscienza religiosa degli uomini del tardo mondo antico e dell'alto Medioevo» [14]. Dopo quelle ricordate si possono segnalare le numerosissime

[7] Un elenco in A. GRABOÏS, *Le pèlerin occidental en Terre sainte*, Bruxelles 1998, pp. 211-214.

[8] *Itineraria et alia geographica*, voll. 2, Turnhout 1965 («Corpus Christianorum. Series Latina», CLXXV-CLXXVI), I, pp. XVIII-26.

[9] *Ivi*, I, pp. 29-103.

[10] *Ivi*, I, pp. 127-174.

[11] *Ivi*, I, pp. pp. 175-234.

[12] Per le edizioni e la bibliografia vedi *Bernardus monachus Francus*, in *Repertorium fontium historiae medii aevi*, vol. II, Roma 1967, p. 507.

[13] E. MENESTÒ, *Relazioni di viaggi e di ambasciatori* ... cit., p. 539.

[14] F. PARENTE, *La conoscenza della terra santa come esperienza religiosa dell'Occidente cristiano dal IV secolo alle crociate*, in *Popoli e paesi nella cultura altomedievale*, Spoleto 1983, p. 237.

relazioni, descrizioni, guide dell'età delle crociate, delle quali sono stati approntati degli utili elenchi, delle ampie raccolte, e talvolta delle traduzioni nelle lingue moderne [15]. Ma per una più completa informazione, per quanto le nostre considerazioni siano riferite soprattutto ai pellegrini dell'Occidente, è appena il caso di ricordare che anche ad Oriente, nella cristianità ortodossa, non mancarono, a partire dai primi anni del XII secolo, relazioni di viaggio di pellegrini, particolarmente russi [16]. Per i secoli delle crociate i pellegrini d'Occidente ricordano dunque

«ciò che soffrirono durante il viaggio: oltraggi, stanchezza, fame, sete, assalti di predoni, i pericoli nell'attraversare i boschi, la paura di essere travolti dalle correnti dei fiumi, la fatica nel salire monti altissimi o di camminare per i deserti, le indisposizioni fisiche e la morte di qualche compagno di viaggio. Ma ricordano pure le bellezze delle campagne fertili, l'abbondanza e la bontà dei viveri di alcune città, la laboriosità artigianale dei cittadini, la loro ospitalità verso gli stranieri, la bellezza delle chiese, delle strade e delle città, la ricchezza dei negozi».

Se «le impressioni riportate dai pellegrini sul mare erano di meno» esse erano tuttavia

«intensissime: l'angoscioso spavento delle immani tempeste che facevano provare la morte mille volte senza mai morire: in quei tragici momenti, che duravano diversi giorni, i pellegrini si sentivano veramente nelle mani di Dio; l'apparire di qualche mostruoso pesce mai visto prima [e di cui non si era] mai sentito parlare; quel senso dell'infinito che offre la vastità del mare in tempo di bonaccia; la visione panoramica delle coste continentali, e delle isole avvolte dal tramonto all'alba da una vaporosa aureola di foschia; e

[15] Un utile volume, che inquadra e presenta in traduzione inglese molto di questo materiale, è quello di J. WILKINSON, J. HILL, W.F. RYAN, *Jerusalem pilgrimage 1099-1185*, London 1988; ma per una amplissima raccolta di testi – molte decine – nella lingua originale e in traduzione italiana per i due secoli del regno franco è da vedere S. DE SANDOLI, *Itinera Hierosolyimitana crucesignatorum (saec. XII-XIII)*, voll. 4, Jerusalem 1978-1984.

[16] Sui pellegrinaggi dei cristiani d'Oriente è da vedere E. MALAMUT, *Sur la route des saints byzantins*, Paris 1993; sulle loro relazioni di viaggio A. JELACIC, *Les descriptions de voyages russes du Moyen-Age à Constantinople, notamment les deux publications toutes récentes de M. Spéransky*, in *Atti del V Congresso internazionale di studi bizantini*, Roma 1939, vol. I, *Storia, filologia, diritto*, pp. 473-481; E. MATSUKI, *Novogoradian travellers to the mediterranean world in the Middle Ages*, e Y. NAKAMURA, *Some aspects of the russian pilgrimage to the mediterranean sacred places*, entrambi in *Studies in the mediterranean world. Past and present*, vol. XI, Tokyo 1988, pp. 1-24 e 25-35; G. AULETTA, *Pellegrini e viaggiatori in Terrasanta*, Rocca San Casciano 1963; DANIIL EGUMENO, *Itinerario in Terra Santa*, a cura di M. GARZANITI, Roma 1991.

presso qualche porto, le disastrose conseguenze d'una violenta tempesta» [17].

Dopo la riconquista musulmana di Gerusalemme e della Terrasanta, i pellegrinaggi dei cristiani non cessarono, ma nell'impossibilità di dare qui conto anche in modo molto sommario di tutto il materiale odeporico e descrittivo ricordo soltanto, a questo proposito, i mutamenti che proprio le crociate (effetto diretto del pellegrinaggio, pellegrinaggio armato, o come si vogliano chiamare quelle imprese, al "pellegrinaggio" dei crociati non ci si riferisce comunque in queste pagine) indussero in Occidente in questo genere letterario. Ai resoconti dei pellegrini «redatti per memoria e devozioni proprie» o «per servire da guida ad altri pellegrini», alle descrizioni della Terrasanta, si sostituirono allora, si affiancarono e talvolta si frammischiarono, «quelli di vere e proprie spedizioni militari». Pur ancora permeati di spirito religioso, pur intessuti di storia e di leggenda, di esperienza diretta e di immaginazione, questi nuovi testi sfociano nella vera e propria narrazione storica, e vanno anzi a costituire, sin dalla prima crociata, una fittissima famiglia di narrazioni e di cronache di quelle sante spedizioni d'Oltremare [18]. Passato poi o raffreddatosi il sogno della crociata, le descrizioni della Terrasanta e le relazioni di pellegrinaggio non cessarono, e si arricchirono anzi, nel corso dei secoli XIV e XV, di notazioni e di particolari della più diversa natura, oltre che di riferimenti personali [19]. Quelle relazioni documentano la profonda commozione da cui i pellegrini, qualsiasi pellegrino, venivano vinti quando entravano in quello spazio mistico. Essa si manifestava già sulla tolda delle navi, quando si giungeva in vista della costa, e prorompeva in grida di gioia [20]. Quando poi varcavano la soglia della chiesa del Santo Sepolcro o della cappella del Calvario, molti si abbandonavano al pianto, altri sospiravano, altri si genuflettevano

[17] Traggo per intero queste belle righe da S. DE SANDOLI, *I pellegrini «palmieri» durante il regno latino di Gerusalemme (1096-1187)*, in IDEM, *Itinera Hierosolymitana* ... cit., II, p. XVIII.

[18] E. MENESTÒ, *Relazioni di viaggi e di ambasciatori* ... cit., pp. 561-568.

[19] Si veda, a questo proposito, A. GRABOÏS, *Le pèlerin occidental* ... cit., pp. 163-164, 171-172, e il volume di N. GUGLIELMI, *Guía para viajeros medievales (Oriente, siglos XIII-XV)*, Buenos Aires 1994, che utilizza anche numerose relazioni di pellegrinaggio in Terrasanta.

[20] S. DE SANDOLI, *I pellegrini «palmieri»* ... cit., p. XIX.

in silenzio, altri ancora restavano senza parola per l'emozione. Le donne gridavano e piangevano come partorienti [21].

Verso la fine del VI secolo apparvero anche le prime guide e i primi resoconti di viaggio per Roma, ma va detto che in questo caso non c'era solo il pellegrinaggio ad attirare forestieri da tutta Europa, ma anche la presenza dei pontefici, cioè del vertice della cristianità, ed il ricordo della grandezza imperiale romana, i monumenti superstiti, ma sempre impressionanti di quel passato. Nella letteratura di pellegrinaggio della prima metà del Medioevo il testo più importante è l'*Itinerarium Einsidlense*, che risale all'età carolingia [22], ma si può segnalare anche l'*Itinerarium* dell'arcivescovo di Canterbury, databile al 990 [23]. Per i secoli successivi ci accontentiamo di ricordare i *Mirabilia urbis Romae*. Compilata in realtà da un canonico di San Pietro tra il 1140 e il 1143, questa vera e propria guida, ricchissima di informazioni, tenne il campo sino al XIV secolo e venne via via modificata ed aggiornata [24]. Di natura diversa è la *Narracio de mirabilibus urbis Romae*, che un inglese, maestro Gregorio, scrisse tra la seconda metà del XII e gli inizi del XIII secolo, dopo aver visitato la città. Gregorio non si lasciò influenzare dai *Mirabilia* e parla anzi con un certo disprezzo dei pellegrini ignoranti che credevano a tutto e a tutti. L'interesse di questo dotto personaggio, «pieno di entusiasmo per le opere d'arte», più che alla Roma cristiana è rivolto al mondo classico [25]. Ma nel caso del pellegrinaggio romano non c'è quasi bisogno di aggiungere che una nota del tutto particolare assunsero le relazioni e i ricordi di viaggio stesi in occasione dei giubilei. Essi documentano

[21] N. GUGLIELMI, *Guía para viajeros* ... cit., p. 344.

[22] *Itineraria* ... cit., pp. 329-343, vedilo tradotto in *Pellegrinaggi a Roma*, a cura e con introduzione e bibliografia di M. MIGLIO, traduzioni di A. Ponticelli Conti, note di A. Tornillo, pianta di Roma nei secoli VIII-XI con gli itinerari dei pellegrini a cura di A. MIGLIO, Roma 1999, pp. 29-45.

[23] W. STUBBS, *Memorials of Saint Dunstan, Archbishop of Canterbury*, London 1857 («Rerum Britannicarum Mediii Aevi Scriptores», LXIII), pp. 391-395; tradotto in *Pellegrinaggi a Roma* ... cit., pp. 47-57.

[24] E. MENESTÒ, *Relazioni di viaggi e di ambasciatori* ... cit., pp. 555-556; edita in *Codice topografico della città di Roma*, a cura di R. VALENTINI e G. ZUCCHETTI, vol. III, Roma 1946, pp. 17-65; tradotto in *Pellegrinaggi a Roma* ... cit., pp. 71-92.

[25] E. MENESTÒ, *Relazioni di viaggi e di ambasciatori* ... cit., p. 556-557; ma vedi soprattutto C. NARDELLA, *Il fascino di Roma nel Medioevo. Le «Meraviglie di Roma» di maestro Gregorio*, Roma 1997, che alle pp. 143-175 dà anche il testo latino e la traduzione; una traduzione anche in *Pellegrinaggi a Roma* ... cit., pp. 93-114.

sia il fervore religioso e penitenziale dei cristiani, sia tutta una serie di effetti che l'anno santo, sin dalla sua previsione o proclamazione, metteva in moto nel campo dell'accoglienza, della sicurezza sulle strade, dell'immaginato o reale afflusso di folle di pellegrini ben superiori a quelle degli anni ordinari [26].

Da tutto questo materiale relativo ai tre pellegrinaggi maggiori, sempre utile, spesso affascinante, si ricavano, naturalmente, qualche volta, l'indicazione del ceto sociale a cui appartenevano lo scrittore e coloro che egli incontrava nel pellegrinaggio, notizie sulle strade e sulle rotte marine, sui tempi, sui mezzi, sui costi del viaggio, infine – ed è quello che qui più ci interessa – sulle particolarità del viaggio del pellegrino, e sui suoi atteggiamenti nei confronti dei popoli incontrati e delle città e regioni attraversate. Si può semmai notare, nelle relazioni di viaggio, nelle guide e nelle descrizioni, una qualche diversa polarizzazione d'interesse a seconda della destinazione. In quelle relative al pellegrinaggio romano il centro dell'attenzione è costituito dalla città di Roma, con le rovine dei monumenti antichi, con le chiese e le reliquie. In quelle che descrivono il pellegrinaggio di Compostella l'elemento più rilevante è invece rappresentato dalla strada e dal viaggio. In quelle che si riferiscono al pellegrinaggio in Terrasanta l'interesse precipuo è quello della sacralità dei luoghi, che riguarda naturalmente la vita di Gesù, ma anche le vicende degli Apostoli e della Madonna, ed anche i personaggi e le vicende del Vecchio Testamento, almeno sino a quando, soprattutto nelle relazioni dei due secoli finali del Medioevo, non vi fanno irruzione notizie di carattere più personale da parte dei pellegrini, e più larghi spunti e descrizioni sui luoghi, le vicende, le genti incontrati nel lungo e difficile viaggio [27].

Ma è il momento di dire che a fianco dei grandi pellegrinaggi a distanza, altri il Medioevo ne conosceva [28], che in questa sede ci interessano soltanto perché talvolta, ed in qualche misura, col pellegrinaggio internazionale si confondevano, quando al santuario oggetto di quel pellegrinaggio affluiva, magari per la festività del santo, anche gente dal circondario, e ci interessano anche di più, perché la pratica diffusa del pellegrinaggio da parte del popolo

[26] G. CHERUBINI, *Il giubileo da Bonifacio VIII ad Alessandro VI*, in IDEM, *Pellegrini, pellegrinaggi, giubileo. Quattro studi*, Torino 2000, cap. III.

[27] A. GRABOÏS, *Le pèlerin occidental* ... cit., pp. 93-182.

[28] Sui diversi tipi di pellegrinaggio e sugli studi relativi, G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 9 sgg.

cristiano non implicava affatto, come troppo spesso si ritiene, la possibilità e la pratica del pellegrinaggio a grande distanza o internazionale da parte di tutti i cristiani. Tutte le comunità conoscevano invece il pellegrinaggio annuale a qualche santuario locale e praticavano quella che gli spagnoli definiscono la *romerìa* e i tedeschi il *Walfarth*. Molti conoscevano, nel corso della propria vita, il pellegrinaggio di carattere diciamo regionale, sovraregionale, o anche nazionale (valga l'esempio di Canterbury per gli inglesi [29]). C'era un caso, quello del *Tro-Breiz*, che combinava la lunga durata – si parla di un mese e di circa seicento chilometri di strada da percorrere – con la delimitazione geografica, essendo quel pellegrinaggio diretto ai santuari dei sette santi della Bretagna e praticato dagli abitanti di quella regione [30]. Pochi erano invece -pochi in rapporto alla popolazione locale di un luogo determinato-, e ne riparleremo più avanti, coloro che raggiungevano Gerusalemme, Compostella o Roma, dai più lontani angoli dell'Europa.

Il viaggio per Roma e per Compostella si svolgeva, nella maggior parte dei casi, per via di terra, quello per la Terra Santa per la maggior parte dei pellegrini su un percorso combinato terra-mare [31]. Le imbarcazioni prendevano spesso il largo dai porti italiani. Non mancavano tuttavia, per i popoli del nord e del centro Europa, una lunga via di terra che attraversava i Balcani, toccava Costantinopoli, e proseguiva attraverso l'Anatolia, e per gli scandinavi, una via fluviale che utilizzava i grandi corsi d'acqua dell'Ucraina, né era sconosciuta una lunga navigazione che dai porti dell'Europa settentrionale conduceva in Terrasanta attraverso lo stretto di Gibilterra [32].

[29] Per un breve profilo dei suoi caratteri, per le due strade che conducevano a Canterbury e per i luoghi che si incontravano nel corso del viaggio vedi M. PALMER, N. PALMER, *Sacred Britain. A guide to the sacred sites and pilgrim routes of England, Scotland and Wales*, London 1997, pp. 92-116. Per una mappa dei miracoli, che delinea l'area della provenienza dei pellegrini vedi R.C. FINUCANE, *Miracles and pilgrims. Popular beliefs in medieval England*, London 1995, pp. 164-166.

[30] CH. MENDÈS, *Au sujet du «Tro-Breiz». Pèlerinage médiéval des Sept Saints bretons*. Préface, supplément et iconographie par D. DE LA MOTTE ROUGE, Barbery 1991.

[31] Per l'uso del mare vedi G. PETTI BALBI, *Mare e pellegrini verso la Terra Santa: il reale e l'immaginario*, in *L'uomo e il mare nella civiltà occidentale da Ulisse a C. Colombo*, in «Atti della Società ligure di Storia patria», n.s., XXXII (1992), pp. 97-122; M. TANGHERONI, *Itinerari marittimi a Gerusalemme*, in *Il mondo dei pellegrinaggi. Roma Santiago Gerusalemme*, a cura di P. CAUCCIVON SAUCKEN, Milano 1999, pp. 213-256.

[32] S. DE SANDOLI, *I pellegrini «palmieri» ...* cit., pp. IX-XI; F. MICHEAU, *Les itineraires maritimes et continentaux des pèlerinages vers Jerusalem*, in *Occident et Orient au Xe siècle*, Paris 1979, pp. 79-104.

Il pellegrinaggio, anche da buona distanza, verso luoghi meno famosi, ma almeno a partire da un determinato momento e per qualche periodo, diventati una meta ambita, come Monte Sant'Angelo, San Nicola di Bari, Mont-Saint-Michel, Rocamadour, Sant'Antonio di Vienne, San Salvador di Oviedo, Canterbury, Colonia, si svolgeva, di prevalenza per via di terra. Ma si deve precisare tuttavia che in relazione con il luogo di partenza e con quello di arrivo, molto frequente era la combinazione di una parte del viaggio per via di terra con una parte per via di mare. Questo avveniva, ad esempio, per i pellegrini inglesi diretti verso Compostella [33]. Diversamente da quanto si potrebbe pensare, e da quanto effettivamente si pensa e si scrive, questi lunghi e devoti spostamenti a distanza sulle strade del continente non avvenivano affatto sempre e da parte di tutti sulle proprie gambe, per quando spostarsi a piedi costituisse un titolo spirituale di merito, così come un disagio accresciuto o una più forte forma di penitenza, quali il silenzio lungo la strada o la flagellazione, un merito naturalmente ancora più grande. Molti pellegrini, come mostra la documentazione più diversa, si servivano in effetti di una cavalcatura, altri alternavano il viaggio a piedi con il viaggio in sella nei tratti più faticosi del cammino o comunque quando la fatica si faceva sentire più forte o insorgeva la malattia, altri ancora, pur disponendo di una propria cavalcatura, sceglievano per così dire una penitenza più limitata partendo o arrivando a piedi [34]. Un disagio del tutto particolare, date le caratteristiche delle imbarcazioni del tempo, e i modi d'imbarco, anzi, si potrebbe dire, una vera, ma non voluta, penitenza era imposta dal viaggio su una nave, reso terribile, almeno per il comune viaggiatore, dalla promiscuità e dal mal di mare [35]. Sulle galere veneziane i pellegrini, nel corso del XV secolo, ad eccezione dei più ricchi, ai quali veniva riservata una migliore collocazione, «erano sistemati sotto il ponte di coperta, in un vasto camerone buio infestato da insetti e da topi, con materassi collocati uno accanto all'altro sul tavolato, entro i limiti del posto individuale, segnati col gesso», non più largo di un mezzo metro. «Sotto il tavolato era la sabbia della zavorra, che permetteva di conservare al fresco

[33] G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella ...* cit., pp. 140-151.

[34] Per qualche altro particolare *Ivi*, pp. 178-179.

[35] J. SUMPTION, *Monaci santuari pellegrini. La religione nel Medioevo*, Roma 1981, pp. 228-232; A. GRABOÏS, *Le pèlerin occidental ...* cit., pp. 175-176; J. PRAWER, *Colonialismo medievale. Il regno latino di Gerusalemme*, Roma 1982, pp. 241-244; M. TANGHERONI, *Commercio e navigazione nel Medioevo*, Roma-Bari 1996, pp. 247-249.

qualche provvista, ma anche la cala pregna d'acqua, dalla quale si espandevano effluvi nauseabondi» [36].

Una condizione particolare del pellegrino lungo le strade [37] era costituita, rispetto agli altri viandanti, dalla protezione che gli vennero da un certo momento riservando, con effetti palesi nello stesso diritto laico ed ecclesiastico, la Chiesa, le monarchie, le città, i signori locali (una protezione che veniva qualche volta estesa anche ai mercanti). Questa protezione si esprimeva nella sorveglianza delle strade e nella repressione contro i malviventi e i briganti. Comprendeva la riduzione o l'esenzione dai pedaggi, e naturalmente il miglioramento del fondo stradale e la costruzione di ponti sui corsi d'acqua (ma questo miglioramento non era tuttavia dettato soltanto dalle esigenze dei pellegrini, ma anche e più, a partire dall'XI secolo, dalle esigenze della generalizzata ripresa economica e degli scambi). Tuttavia ai pellegrini furono specificamente riservati altri favori, anche di dettaglio, come lungo le strade la costruzione di fontane e di pozzi, a loro e ai poveri, più che ad altri viandanti, destinati [38], oppure in qualche città l'apertura di domenica, soltanto per loro, delle botteghe dei calzolai in cui fosse possibile riparare o acquistare delle calzature. Ma si deve più in generale ricordare – ed è un fatto ben più importante – l'apertura di numerosi ospedali lungo le strade, da parte di monasteri, vescovi, sovrani, città, organizzazioni di mestiere, privati [39]. I sovrani condizionarono anzi le loro fondazioni o le loro donazioni a qualche monastero lontano anche alla garanzia che questo accogliesse i propri sudditi che da lì fossero transitati in veste di pellegrini diretti verso un lontano santuario [40]. Del resto i sovrani, e soprattutto

[36] U. Tucci, *I servizi marittimi veneziani per il pellegrinaggio in Terrasanta nel Medioevo*, Venezia 1991, pp. 18-19.

[37] Su di lui vedi comunque, il profilo generale offerto da P.A. Sigal, *Le pèlerin médièval*, in J. Chélini, H. Branthomme, *Les chemins de Dieu. Histoire des pèlerinages chrétiens des origines à nos jours*, Paris 1982, pp. 187-206.

[38] *Statuti della Repubblica fiorentina*, editi a cura di R. Caggese, nuova ediz. a cura di G. Pinto, F. Salvestrini, A. Zorzi, indice analitico a cura di P. Gualtieri, voll. 2, Firenze 1999, *Statuto del Capitano del Popolo degli anni 1322-25*, p. 174.

[39] Per più ampie informazioni e un certo numero di indicazioni bibliografiche rinvio al mio *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 114-121, 151-161, 177.

[40] Così in un privilegio di Stefano I d'Ungheria – in realtà un falso del XIII secolo –, relativo alla fondazione del monastero di San Pietro in Vincoli, nel territorio di Ravenna, possiamo leggere, con riferimento ai monaci: «quod ideo in ipso monasterio servire possitis, peregrinos Ungaros ac nuncios nostros charitative

quelli dei paesi più marginali e meno serviti da un rete di scambi commerciali e di contatti regolari d'altra natura – ricordo quelli d'Ungheria – si aspettavano ed effettivamente ricevevano delle informazioni da quei devoti viaggiatori quando facevano ritorno alle loro case [41]. Al pellegrino fu poi riconosciuta con l'andar del tempo e dalle legislazioni più diverse anche la possibilità di fare testamento nel corso del viaggio e gli fu data la garanzia che queste disposizioni venissero osservate. Un più generale favore venne dall'incoraggiamento dato da parte delle autorità ecclesiastiche e sulla loro scia da parte di quelle laiche ad accogliere il pellegrino come un fratello, anche all'interno della propria abitazione e gratuitamente, lucrando per questa via dei meriti spirituali.

Questo intervento dei più diversi poteri sul movimento dei pellegrini, o anche degli altri viandanti, poté naturalmente assumere anche la forma del favore a qualche particolare entità politica che aveva la possibilità di trarre vantaggio dal movimento di genti sulle strade. Ad esempio, nel 1182, il pontefice Lucio III, di famiglia lucchese, si fece promotore, con l'accordo di Federico I imperatore, della moneta della sua città, richiedendo che tutti gli abitanti della Tuscia, della Romagna, della Marca, della Campania, della Puglia, oltre che i *romipetae* e i *singuli peregrini* di qualunque città o provincia utilizzassero quella moneta *in ipsorum commerciis* [42].

Ma ritorniamo al problema dell'assistenza. Essa veniva prestata negli ospedali che punteggiavano le strade o si distribuivano nel tessuto delle città, comunque lungo le arterie più battute e soprattutto in prossimità delle cinte murarie [43]. Questi ospedali erano di dimensione molto varia ed avevano una diversa capacità di accoglienza: da due-tre persone nei più piccoli e sperduti a qualche decina in quelli più importanti, come Roncisvalle o Altopascio [44]. Si

valeatis tractare» (*Diplomata Hungariae antiquissima*, I, *1000-1131*, Aedendo operi praefuit G. Györffy, Budapest 1992, n. 28/II, pp. 122-123.

[41] In una lettera di Ladislao I d'Ungheria all'abate di Montecassino, del 1191, si legge, con riferimento, come sembra probabile, a pellegrini ungheresi diretti verso i santuari della Puglia o verso la Terrasanta: «tue sanctitatis culmen non ignoravi; sed a cunctis probis mee terre peregrinis, quid ageres et tui in Dei servicio subditi, diligenter inquisivi» (*Diplomata Hungariae* ... cit., n. 91, pp. 271-272)

[42] Tolomeo da Lucca, *Annales*, in *Cronache dei secoli XIII e XIV*, Firenze 1876, pp. 59-60.

[43] Per ampie notizie e i necessari rinvii bibliografici G. Cherubini, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 151-161.

[44] Per l'ospedale di Altopascio vedi il recente *La Magione di Altopascio e il suo*

deve aggiungere che negli ultimi secoli dell'età di mezzo, e soprattutto in quelli cittadini e più grandi, le connotazioni degli ospedali come luogo di cura vennero a sostituire o comunque a rafforzarsi a fronte di quelle più tradizionali di luogo di accoglienza dei poveri e dei viandanti [45]. Neppure a Gerusalemme e in Terrasanta mancarono queste strutture di accoglienza dei pellegrini. La più famosa fu l'ospedale di San Giovanni, fondato verso la metà dell'XI secolo da alcuni mercanti di Amalfi, che dette origine all'ordine degli Ospitalieri di San Giovanni. Con la definitiva riconquista della Terrasanta da parte dei musulmani, nel 1291, queste istituzioni vennero distrutte e quelle che sorsero più tardi non furono sufficienti a svolgere il compito delle precedenti. I pellegrini dovettero adattarsi ad alloggiare presso i privati e ad organizzarsi per provvedere direttamente alla propria alimentazione [46].

L'assistenza prestata dagli ospedali ai pellegrini assumeva comunque forme diverse che potevano riguardare tutti insieme o anche singolarmente l'offerta del letto, del vitto, di un fuoco ristoratore nelle zone e nelle stagioni più fredde, la pulizia parziale o totale della persona, la donazione o la riparazione delle calzature, l'assistenza spirituale con la celebrazione della messa mattutina, la cura in caso di malattia e l'accennata possibilità di dettare il proprio testamento, certi che dopo il trapasso ne sarebbero state osservate le clausole. Si può semmai precisare che il letto era più spesso comune a due o più persone, che singolo, e talvolta anche soltanto costituito da un giaciglio all'interno di una chiesa ad aula; che il vitto era costituito in primissimo luogo dal pane, o anche dal vino, ma non escludeva del tutto e ovunque anche il companatico; che nella pulizia del corpo non mancava mai ed era anzi prioritaria la lavanda dei piedi, che richiamava uno specifico simbolismo cristiano e costituiva insieme un refrigerio essenziale per i piedi stanchi

ospedale (scritti di A. Cenci, L. Gai, P. Caucci von Saucken), «Compostella», 24 (gennaio-giugno 1998), che segnala la precedente bibliografia e pubblica *La Regola duecentesca in volgare dell'Altopascio*, a cura di L. Gai.

[45] G. Cherubini, *L'ospedale medievale in Italia: nostre conoscenze e suoi connotati*, in Idem, *Il lavoro, la taverna, la strada. Scorci di Medioevo*, Napoli 1997, pp. 173-189.

[46] A. Graboïs, *Le pèlerin occidental* ... cit., pp. 133-136; J. Richard, *Hospitals and Hospital Congregations in Latin Kingdom during the first period of the frankish conquest*, in *Outremer. Studies in the history of the Crusading Kingdom of Jerusalem*, presented to Joshua Prawer, edited by B.Z. Kedar, H.E. Mayer, R.C. Smail, Jerusalem 1982, pp. 89-100.

per il viaggio. Gli ospedali si prendevano cura dei pellegrini ammalati, e si preoccupavano di offrire il conforto finale e una sepoltura cristiana a quelli che erano morti all'interno delle loro mura.

Se ai pellegrini, più che a qualsiasi altro tipo di viandante, era offerta l'ospitalità degli ospedali, essi, o almeno i più benestanti, o almeno quando non potevano godere di una ospitalità gratuita, potevano contare, e sempre di più con l'andar del tempo, anche in una ospitalità a pagamento, presso privati o all'interno di alberghi [47]. La prima di queste possibilità è, per la verità, molto difficile a documentare, per quanto non ne manchino accenni nelle fonti più diverse. Degli alberghi e della loro frequentazione anche da parte dei pellegrini non mancano invece testimonianze abbondanti, e si può anzi ragionevolmente supporre che anche a loro sia imputabile un qualche peso nella loro affermazione e diffusione nelle città e nei più diversi abitati [48]. La storia dell'albergo offre anzi tutta una serie di notizie, di particolari, di vicende che con riferimento anche ai pellegrini raccontano delle arti degli albergatori, dei loro inganni, delle loro astuzie per attirare o per spennare i clienti. Così come ben conosciamo ormai, almeno a grandi linee, la diversità delle loro dimensioni, che erano tuttavia generalmente modeste, il numero dei loro letti, i servizi offerti ai pellegrini e agli altri viandanti [49]. Ed a grandi linee ci è anche noto il carattere di un altro luogo di passaggio e di sosta, la taverna, nella quale generalmente non si dormiva (la regola soffriva tuttavia qualche eccezione), ma ci si fermava invece, ecclesiastici compresi, quando non potessero servirsi altrove, per un momento di riposo, per una bevuta, per consumare su un tavolo, insieme al vino fornito dal taverniere, il pane e il companatico portati da fuori. I pericoli morali erano tuttavia alla taverna, anche per il pellegrino, più forti che altrove, perché gli avventori potevano darvisi al gioco e all'ubriachezza, che ingeneravano bestemmie, imbrogli e risse, e potevano esservi tentati da qualche prostituta. Sappiamo tuttavia che proprio le conversazioni intavolate alla taverna potevano diffondere le devozioni attraverso la narrazione dei miracoli di qualche santo, o

[47] G. Cherubini, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 161-165.

[48] M.L. De Nicolò, *Homo viator. Alberghi, osterie, luoghi di strada dal Trecento al Cinquecento*, Banca di Credito Cooperativo di Gradara 1997; M. Tuliani, *Osti, avventori e malandrini. Alberghi, locande e taverne a Siena e nel suo contado tra Trecento e Quattrocento*, Siena 1994, pp. 157-161, 172.

[49] G. Cherubini, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 161-165, 205-207.

rendere noti al pellegrino che non li conosceva nuovi luoghi di pellegrinaggio [50].

La più evidente particolarità esterna del pellegrino rispetto a qualsiasi altro tipo di viandante era costituita dal suo abbigliamento. E si deve dire che questo caratteristico e rispettato abbigliamento servì a tanti malintenzionati, o comunque a quelli che pellegrini non erano, per mascherare la loro vera identità. Ciò finì per rendere la veste del pellegrino un po' meno credibile e il pellegrino stesso un po' meno rispettabile (frequenti sono in effetti i racconti letterari ricamati sul tema del falso pellegrino). Questo abbigliamento era costituito in particolare da un lungo bordone, da un abito corto che non intralciasse il passo, da un largo copricapo, da una scarsella in cui tenere le provviste essenziali, da una zucca per la bevanda. Il copricapo o la veste potevano poi adornarsi, al ritorno, delle insegne del luogo o dei luoghi di pellegrinaggio visitati, prima e più nota fra tutte la conchiglia del pellegrinaggio a Santiago di Compostella [51]. Gli strumenti e i contrassegni fondamentali del pellegrino, scarsella e bordone, venivano benedetti in chiesa prima della partenza, secondo cerimoniali da tempo noti e studiati [52]. E a questi strumenti e alle insegne venivano naturalmente attribuiti, in conformità con la mentalità medievale, tutta una serie di simbolici significati. Secondo il più famoso e più ampio dei sermoni contenuti nel primo libro del *Liber Sancti Iacobi* la scarsella rappresentava «la larghezza delle elemosine» e la «mortificazione della carne». Essa era piccola perché il pellegrino, fidando nel Signore, doveva portare con sé una piccola provvista. Era priva di legacci perché doveva essere sempre aperta per sovvenire i bisognosi. Era fatta con la pelle di una bestia morta, perché anche il pellegrino doveva mortificare la sua carne con la fame, la sete, i digiuni, la fatica, il freddo, la nudità. Il bordone era invece il simbolo della perseveranza

[50] Sulla taverna in generale H.C. PEYER, *Viaggiare nel Medioevo. Dall'ospitalità alla locanda*, Roma-Bari 1990, pp. 87-124; G. CHERUBINI, *La taverna nel basso Medioevo*, in IDEM, *Il lavoro, la taverna, la strada* ... cit., pp. 191-224; e per i pellegrini alla taverna IDEM, *Santiago di Compostella* ... cit., p. 161, e IDEM, *Gente del Medioevo*, Firenze 1995, p. 88.

[51] D. BRUNA, *Enseignes de pèlerinage et enseignes profanes, Catalogo del Musée National du Moyen-Âge-Termes de Cluny*, Paris 1996.

[52] P.R. ROCHA, *El peregrino a Santiago y la oración de la iglesia*, in *Santiago, camino de Europa. Culto y cultura en la peregrinación a Compostela*, Santiago de Compostela 1993, pp. 17-35.

nella fede e della difesa contro le insidie del demonio lungo il difficile cammino. La conchiglia, infine, da caratteristica dei pellegrini iacopei diventata in seguito insegna più generale della condizione di pellegrino, richiamava invece al gesto della mano che si apre nella carità. La conchiglia e le insegne metalliche prodotte nei diversi luoghi di pellegrinaggio, funzionavano infine, tornati a casa, come dei veri e propri succedanei di reliquie nei momenti di bisogno [53].

Ma la partenza per il pellegrinaggio era intessuta anche di altre suggestioni e di altre decisioni, pratiche e simboliche. Secondo il diritto canonico, il pellegrino, per compiere il suo viaggio, doveva intanto chiedere il consenso al signore se si trattava di un servo, al coniuge se si trattava di un uomo o di una donna sposati, al suo superiore se si trattava di un monaco o di un religioso, al papa se si trattava di un vescovo. Prima di partire il pellegrino doveva anche sistemare le proprie pendenze economiche, e dei rischi che si correvano nella lunga lontananza da casa è anche indizio il testamento che il pellegrino dettava prima di mettersi in viaggio. Ma si sbaglierebbe a ridurre quest'atto ad una semplice, se pur necessaria, esigenza pratica. Esso segnava, in realtà, una sorta di sospensione nel corso della vita individuale, l'ingresso in una temporanea nuova condizione, quella appunto di pellegrino, di membro di un *ordo*, di una *societas peregrinorum* che non aveva confini e intensificava, per così dire, l'immagine del cristiano come pellegrino sulla terra in cammino verso la patria celeste [54]. Ma la specificità della condizione del devoto viandante ancor più si rivelava, fra mezzo a tutti gli altri viandanti, quando il pellegrino faceva il suo viaggio flagellandosi – così pare si comportasse, ad esempio, il beato Nevolone da Faenza, nel corso di cinque dei suoi undici pellegrinaggi a Santiago (si tratta di un vero *recordman*, che riuscì a superare di due incollature la stessa santa Bona pisana) [55]–, o procedendo faticosamente incatenato, per scelta propria o perché a questa ulteriore penitenza era stato condannato dai tribunali.

Ma chi erano i pellegrini e come si muovevano lungo le strade? Un esame attento delle fonti, a partire da quelle elementarissime,

[53] Riprendo qui G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 174-175.

[54] *Ivi*, pp. 64-65, 170-173.

[55] Su entrambi *Ivi*, pp. 169-170, 200. Sul beato Nevolone, il suo tempo e il suo ambiente, vedi *San Nevolone e Santa Umiltà a Faenza nel sec. XIII*, a cura di D. SGUBBI, Faenza 1996.

ma significative, delle raccolte di miracoli, ce li mostra in tutta la loro varietà. Si poteva viaggiare sia da soli che in piccoli gruppi, o anche in gruppi più ampi, costituiti nel luogo di partenza, in modo non troppo diverso, fatte tutte le debite differenze, rispetto ai gruppi attuali [56]. Per mare potevano essere destinate al trasporto di pellegrini intere navi, con partenze più o meno regolari, come avveniva a Venezia nel corso del Quattrocento [57], oppure con spedizioni più occasionali [58], ma forse più spesso gruppi di pellegrini viaggiavano insieme a mercanti e gente diversa, o comunque a fianco delle mercanzie [59].

Viaggiare in compagnia, per dei pellegrini per così dire normali, attenuava la fatica della strada e riduceva i pericoli. Scegliere di viaggiare da soli, ammesso che questo potesse continuare quando, nel corso del lungo cammino, si incontravano altri pellegrini lungo la via, negli ospedali, negli alberghi, poteva naturalmente costituire un sacrificio ulteriore. Frequenti erano i piccoli gruppi costituiti da coniugi, da familiari, da amici. Numerosi, verso tutti i santuari della cristianità, si muovevano i religiosi, e naturalmente molti di quelli che furono poi o erano già considerati santi. Un caso a sé, se si vuole, era costituito, come abbiamo accennato, dal *Tro Breiz* bretone, che

[56] Sull'argomento, salvo diversa indicazione, vedi G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 194-195.

[57] Il 18 di aprile del 1431 un sacerdote senese pellegrino, giunto a Venezia, viene avvisato che «v'era duo galee grosse per fare el sancto viaggio di Yerusalem». Si alloga su quella del tutto nuova, e dichiara che «eravammo centovinticinque peregrini [...]. Eravammo in tucto fra peregrini e marinari 300 homini; non vi fu nessuna femina» (MARIANO DA SIENA, *Viaggio al Santo Sepolcro 1431*, a cura di P. PIRILLO, Pisa 1991, pp. 75-76). Verso il 1480, una volta all'anno una galera era destinata al trasporto dei pellegrini (SANTO BRASCHA, *Viaggio in Terrasanta*, a cura di A.L. MOMIGLIANO LEPSCHY, Milano 1966, p. 28). Più in generale cfr. U. TUCCI, *I servizi marittimi veneziani* ... cit.

[58] Forse era un viaggio di questo genere quello di cui ci parla Giovanni Sercambi, nel corso del quale una nave carica di pellegrini di varia nazionalità diretti a Santiago di Compostella fu assalita da un corsaro di fronte alle coste della Spagna (G. SERCAMBI, *Novelle*, nuovo testo critico con introduzione e note a cura di G. SINICROPI, voll. 2, Firenze 1995, nov. LIIII (vol. I, pp. 477-480)).

[59] Vedi a questo proposito le osservazioni di U. TUCCI, *I servizi marittimi veneziani* ... cit., pp. 12, 30-31; G. PISTARINO, *Genova e il vicino Oriente nell'epoca del regno latino di Gerusalemme*, in *I comuni italiani nel regno crociato di Gerusalemme*, a cura di G. AIRALDI, Genova 1986, p. 127; M. BALARD, *Les transports maritimes génois vers la Terre Sainte*, in *Ivi*, pp. 143, 157-158, 167; J. PRAWER, *Colonialismo medievale* ... cit., pp. 240-241.

combinava insieme, se così possiamo dire, la *romeria* di interi villaggi con la lunga distanza e il lungo tempo richiesto ai partecipanti, ma tuttavia con l'evidente esclusione da questa avventura, che comportava tappe giornaliere di venti o trenta chilometri, dei vecchi e degli ammalati più gravi. Da un certo momento – ma siamo già, a partire dal pieno XIV secolo, in un'epoca che gli esperti giudicano di decadenza dello spirito primitivo del pellegrinaggio, non forse tuttavia della partecipazione [60] – consueta diventa quella esperienza da parte degli aristocratici, che ne fanno una sorta di eroico girovagare o almeno di educazione alla conoscenza del mondo. Un caso a sé era poi quello del pellegrinaggio dei sovrani e dei signori, che assumeva spesso anche una valenza politica, se non altro grazie alla presenza del loro seguito più o meno numeroso e degli incontri, lungo la strada, con altri sovrani o con altri signori, il pontefice non escluso, ed indipendentemente dal loro più intimo sentire e dalle motivazioni che li avevano mossi.

Non sconosciute sulle strade del pellegrinaggio lontano erano le donne, come abbiamo già implicitamente affermato, ma tuttavia in numero sensibilmente inferiore agli uomini [61], non soltanto per i pericoli maggiori a cui esse si trovavano esposte, ma anche perché, in una pur minoritaria corrente di pensiero presente negli ambienti ecclesiastici nel corso di tutto il Medioevo che non mostrava entusiasmo o anzi francamente condannava la moda del pellegrinaggio, soprattutto contro le donne pellegrine si appuntavano gli strali dei religiosi [62]. Tuttavia il caso di una galea veneziana diretta nel 1431 verso la Terrasanta senza alcuna donna a bordo pare del tutto eccezionale [63]. Ma è tutta una serie di testimonianze positive a provare che anche le donne – e non soltanto le sante, come abbiamo accennato per Bona da Pisa – si mettevano sulla strada, viaggiando spesso in gruppo con gli uomini, o almeno a fianco del

[60] Basti vedere F. RAPP, *Mutations et difficultés du pèlerinage à la fin du Moyen Age (XIVe-XVe siècle)*, in J. CHÉLINI, H. BRANTHOMME, *Les chemins de Dieu* ... cit., pp. 209-234.

[61] Non tutti sono tuttavia di questa opinione e c'è chi opina che «il 35 o addirittura il 50% dei pellegrini fosse costituito da donne» (N. OHLER, *Vita pericolosa dei pellegrini. Sulle tracce degli uomini che viaggiavano nel nome di Dio*, Casale Monferrato 1996, p. 37).

[62] Per qualche testimonianza G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 66-69; e cfr. D. CORSI, *Introduzione*, in *Altrove. Viaggi di donne dall'antichità al Novecento*, a cura di D. CORSI, Roma 1999, pp. 14, 16-18.

[63] MARIANO DA SIENA, *Viaggio* ... cit., p. 76.

marito e dei familiari. Basti qui ricordare, fra le tante, la madre di santa Chiara d'Assisi, e una benestante matrona di Messina che alla metà del Duecento sperimentò sia il pellegrinaggio a Gerusalemme che il pellegrinaggio a Compostella [64]. L'Inghilterra ci offre invece la prova più bella che anche fra le donne esistevano le appassionate, o le fanatiche, del perpetuo andare. Ce ne offre anzi due, e quasi contemporanee e di diversa natura: quella, letteraria e gustosissima, della donna di Bath dei *Racconti di Canterbury*, che «tre volte era andata a Gerusalemme e aveva attraversato molti fiumi stranieri; era stata a Roma, a Boulogne, in Galizia al santuario di san Iacopo, e a Colonia» [65], e quella, reale, di Margery Kempe, che raccontò ad un religioso le sue numerose esperienze di viaggio in patria, in Norvegia, a Danzica, a Gerusalemme e in Terrasanta, a Compostella, a Roma e ad Assisi (il marito, a cui aveva dato ben quattordici figli, le forniva un consenso scritto per questa sua vita errabonda) [66].

Una diffusa retorica parla delle masse di pellegrini in cammino lungo le strade d'Europa. Di quelli giunti alla meta non sempre tuttavia viene chiarito, o almeno discusso, il numero degli arrivati nel corso di un intero anno, oppure il numero dei presenti mediamente ogni giorno. I dati numerici o sicuri, almeno per il Medioevo, fanno in realtà spaventosamente difetto, ma quando è possibile rintracciarne qualcuno, o anche avvicinarci, attraverso una serie di deduzioni, ad una valutazione globale sull'afflusso ad un luogo di pellegrinaggio, queste cifre si ridimensionano e diventano più conformi sia alle popolazioni globali di quell'età che alle possibilità di accoglienza e di nutrimento nelle diverse città sedi di santuario (si dimentica infatti spesso quanto fosse difficile, anche negli ultimi secoli del Medioevo, che pur conobbero l'impianto e lo sviluppo di

[64] Sulle donne pellegrine G. PALUMBO, *Giubileo giubilei. Pellegrini e pellegrine, riti, santi, immagini per una storia dei sacri itinerarii*, Roma 1999, pp. 347-398; EADEM, *L'Europa delle reliquie: donne alle tombe dei santi*, in *Donne in viaggio*, a cura di M.L. SILVESTRE e A. VALERIO, Roma-Bari 1999, pp. 93-103; A. BENVENUTI, *Donne sulla strada: l'itineranza religiosa femminile nel Medioevo*, *Ivi*, pp. 74-86; D. CORSI, *Introduzione* ... cit., pp. 14-18; e per le pellegrine a Compostella G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 195-199.

[65] G. CHAUCER, *I racconti di Canterbury*, Milano 1962, vol. I, p. 37.

[66] A. MACKAY, *Una peregrina inglese: Margery Kempe*, in *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente medieval* (XVIII Semana de Estudios Medievales Estella '91), Pamplona 1992, pp. 193-200.

una politica annonaria da parte di città e regni, reperire sul mercato e spostare a distanza i prodotti agricoli essenziali). Ricordo, ad esempio, che è difficile supporre che la piccola città di Compostella – poche migliaia di abitanti –, sul cui pellegrinaggio talvolta si continuano, per questo aspetto, a scrivere cose sicuramente esagerate, potesse accogliere in media, nei giorni normali, quindi escluso il giorno della grande festività del 25 luglio (e tanto più nel corso degli anni santi), più di un qualche centinaio di pellegrini venuti da lontano [67]. Stesso discorso, e forse a maggior ragione, può essere fatto per i viaggi verso la Terrasanta, almeno a giudicare dalle partenze delle navi dal porto di Venezia, dove una «nuova [...], buona e bella e grossa galea» caricava nel 1431, oltre all'equipaggio, non più di 125 pellegrini. E non di più ne accoglieva una seconda [68]. Poteva persino capitare – fu il caso di un frate domenicano fiorentino nel 1473 – di doversene tornare a casa dalla città della laguna e rimandare il pellegrinaggio, perché non era pronta la galea che doveva portare i pellegrini a Giaffa [69]. Si è comunque calcolato che nel 1384 partirono per la Terrasanta sei galere e una nave, per un totale di seicento pellegrini, ma «normalmente il numero delle unità impiegate era minore, e nel Quattrocento si può stimare in due o tre l'anno» [70]. Certo si potevano verificare, per qualsiasi pellegrinaggio, momenti congiunturali o anche fasi più lunghe di crescente o declinante fortuna, ma non è sempre facile individuarle. Più grandi erano ovviamente le folle che a partire dal 1300 accorsero ai giubilei romani per lucrare l'indulgenza plenaria, ma anche in questo caso meno grandi di quelle di cui parlarono i cronisti del tempo e che sono state spesso avallate dagli storici moderni [71].

E un'altra retorica viene talvolta versata, a piene mani, nei libri o scritti più diversi al pellegrinaggio dedicati, non esclusi neppure del tutto quelli che si propongono finalità scientifiche, vale a dire l'idea che i pellegrini fossero costituiti soprattutto da folle di poveri. In realtà la qualifica di "povero" con cui le fonti del tempo definiva-

[67] G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 81-84.

[68] MARIANO DA SIENA, *Viaggio* ... cit., p. 76.

[69] ALESSANDRO DI FILIPPO RINUCCINI, *Sanctissimo Peregrinaggio del Sancto Sepolcro 1474*, a cura di A. CALAMAI, Pisa 1993, p. 42.

[70] U. TUCCI, *I servizi marittimi veneziani* ... cit., p. 38.

[71] Vedi G. CHERUBINI, *Il giubileo da Bonifacio VIII ad Alessandro VI* ... cit., §4.

no il pellegrino attiene più al campo della religiosità che al campo delle condizioni sociali. E più concretamente, quando ci si pone il problema di valutare che cosa significasse l'essere assenti da casa per alcuni mesi e quanto costasse, anche fidando nella più larga carità lungo il cammino, intraprendere un pellegrinaggio per Santiago o per Roma o per la Terrasanta dalla Germania, dall'Italia o dalla Francia settentrionale, si può convenire che questa avventura non doveva essere alla portata di tutte le tasche, per quanto non se ne debba escludere del tutto l'esperienza anche da parte di gente di umile condizione. Nel 1326 un notaio lucchese che abitava a Firenze, non avendo potuto di persona adempiere a quell'obbligo, stabilì nel suo testamento che il figlio facesse in sua vece un pellegrinaggio a Compostella insieme a due compagni. La somma che egli destinò mediamente a ciascuno di loro per compiere quell'impresa sarebbe stata sufficiente a pagare duecento giornate di lavoro di un muratore, cioè di un lavoratore qualificato [72]. Nel 1473 i passeggeri di una nave inglese, per raggiungere la Galizia, sborsarono una cifra pari a parecchie settimane di compenso per il lavoro di un operaio medio [73]. Altissimi erano i costi per raggiungere la Terrasanta. A Lubecca, fra Tre e Quattrocento, andare a Gerusalemme costava cinque o sei volte di più che andare a Santiago [74]. I pellegrini italiani, per quanto si ricava dai loro resoconti, spendevano nel XIV e nel XV secolo non meno di 40 o 50 fiorini d'oro, ma era questo il livello dei viaggiatori più modesti. Si è calcolato che ad un manovale fiorentino che all'inizio del Quattrocento lavorasse senza soluzione di continuità sarebbero comunque occorsi da 16 a 20 mesi per guadagnare una somma vicina ai cinquanta fiorini, ed anche ad un maestro muratore non meno di 10-12 mesi [75]. Del resto, fra i 125 pellegrini che viaggiavano sulla ricordata galea veneziana nel 1431 c'erano un vescovo, «grandi gentigliuomoni», sette cavalieri e quaranta tra preti e frati [76]. Quell'alto costo garantiva ovviamente dei forti guadagni alle

[72] G. Cherubini, *Santiago di Compostella* ... cit., p. 191.

[73] R. Stalley, *Pèlerinage maritime à Saint-Jacques*, in *Santiago de Compostela 1000 ans de Pèlerinage européem*, Gand 1985, p. 127.

[74] N. Ohler, *Vita pericolosa dei pellegrini nel Medioevo* ... cit., pp. 79-81.

[75] G. Pinto, *I costi del pellegrinaggio in Terrasanta nei secoli XIV e XV (dai resoconti dei viaggiatori italiani)*, saggi raccolti e ordinati a cura di F. Cardini, Firenze 1982, pp. 257-284; U. Tucci, *I servizi marittimi veneziani* ... cit., p. 23.

[76] Mariano da Siena, *Viaggio* ... cit., p. 76.

marinerie impegnate nel trasporto. Si è calcolato che quella veneziana ritraesse ogni anno dai noli di quattrocento o cinquecento pellegrini 20-25.000 ducati, ai quali dovrebbero essere aggiunti i proventi dell'industria alberghiera cittadina e degli altri servizi complementari [77].

Pur mosso da santi propositi, il pellegrino partecipava dello spirito e dei pregiudizi del suo tempo. Non ostante qualche rara notazione positiva e forse una accresciuta predisposizione a capire e ad apprezzare l' "altro" verso la fine del periodo da noi considerato [78], quello che sembra prevalere in tutte le relazioni di pellegrinaggio che si esprimono a questo proposito è piuttosto l'incomprensione per i popoli con cui si veniva in contatto, un superbo atteggiamento di superiorità nei loro confronti ed insieme un sentimento profondo ed istintivo di paura e di diffidenza, la riprovazione per i loro costumi, la coscienza di una incomunicabilità tra il proprio ed il loro essere. E questo vale per le popolazioni cristiane incontrate sulle strade d'Europa, e tanto più se esse parlavano una lingua incomprensibile come il basco [79]. E molto di più vale, naturalmente, per le popolazioni musulmane incontrate nel pellegrinaggio di Terrasanta, dal momento che dell'islam e della figura di Maometto sfuggivano ancora del tutto ai cristiani i reali caratteri [80].

Un punto di centrale importanza nello studio del viaggio del pellegrino, ma difficilmente documentabile, e molto spesso soltanto immaginabile, sarebbe naturalmente quello di ricostruire le motivazioni della sua decisione di mettersi in cammino. Certo si può osservare, preliminarmente, che queste motivazioni possono essere state diverse da un individuo all'altro, e che, sul piano generale, possono aver subito, come accennavamo, delle modificazioni nel corso dei secoli. Tuttavia, abbastanza sommariamente, si può osservare, che la pura devozione, lo scioglimento di un voto fatto in un momento di pericolo o di necessità, il desiderio di lucrare un'indulgenza (e tanto più quella plenaria del giubileo), il bisogno di chiedere presso la tomba e le reliquie di un santo la

[77] U. Tucci, *I servizi marittimi veneziani* ... cit., p. 38.

[78] Vedi a questo proposito M.S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte. In viaggio nel Medioevo*, Torino 1997, pp. 237-239; G. Cherubini, *Santiago di Compostella* ... cit., p. 210.

[79] G. Cherubini, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 210-212.

[80] M.S. Mazzi, *Oltre l'orizzonte* ... cit., pp. 240-265; A. Graboïs, *Le pèlerin occidental* ... cit., pp. 162-164; N. Daniel, *Gli Arabi e l'Europa nel Medio Evo*, Bologna 1981, pp. 480-481.

guarigione da una malattia altrimenti incurabile, la pura curiosità, lo spirito di avventura e il desiderio di vedere cose e genti nuove, magari ai precedenti impulsi almeno commisti, inducevano a vestire le spoglie del pellegrino [81]. Per Roma c'era poi anche il desiderio, talvolta vivissimo, di visitare i resti e le memorie dell'antichità, come risulta dalla *Narracio* di maestro Gregorio [82], e più tardi, e con spirito pienamente umanistico, da una pagina famosa del fiorentino Giovanni Rucellai, pellegrino a Roma per il giubileo del 1450 [83]. Ancora più difficile si rivela, per quanto qualche tentativo in questa direzione venga e possa essere fatto, ma senza sovrapporre troppo la nostra mentalità o la religiosità degli uomini del nostro tempo, la nostra percezione del paesaggio e del camminare, alla mentalità, alla religiosità, alla percezione della natura, del mondo circostante, del paesaggio che avevano invece gli uomini del Medioevo, ancora più difficile si rivela la possibilità di penetrare nei sentimenti degli uomini che nel corso di quei lunghi secoli si muovevano, giorno dopo giorno, sulle strade d'Europa, battuti dalle piogge, intirizziti dal freddo e dai venti, sfiancati dalle calure e dalla fatica, oppressi da mille paure per uomini, animali, inclemenze naturali, esposti con straordinaria facilità alle malattie e alla morte, e tuttavia illuminati dall'idea di una meta da raggiungere, costasse quel che costasse, dalla speranza di un guadagno spirituale o fisico da conseguire.

Tuttavia non in tutti quella speranza e quella luce dovevano brillare con la medesima intensità, e non soltanto perché diverse, com'è naturale, anche allora erano le fibre interiori dei pellegrini più santamente disposti, ma anche perché il pellegrinaggio fu praticato da pellegrini vicari, da sostituti, talvolta previsti in punto di morte da chi faceva testamento, per giovare alla propria anima, o per esaudire per questa via ad un voto non realizzato nel corso della propria esistenza terrena. E a compiere questo pellegrinaggio vicario furono non soltanto i familiari, ma anche pellegrini che ne fecero talvolta un mezzo per sbarcare in qualche modo il lunario. Per non dire che il pellegrinaggio, o anche più di un pellegrinaggio lontano, fu imposto come penitenza, magari anche con manifesta-

[81] Più ampiamente, su queste motivazioni, G. CHERUBINI, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 95-98.

[82] C. NARDELLA, *Il fascino di Roma* ... cit.

[83] *Giovanni Rucellai ed il suo Zibaldone*, I, «*Il Zibaldone quaresimale*», a cura di A. PEROSA, London 1960, pp. 67-78.

zioni particolarmente evidenti di contrizione, quale quello del muoversi in catene o del ripetuto digiunare, dalle sentenze dei tribunali ecclesiastici, ma anche, in molti paesi europei, dai Paesi Bassi alla Scandinavia, dalla Germania alla Boemia e alla Polonia, dagli stessi tribunali civili. Il che non escludeva, ma neppure garantiva, anzi metteva fortemente in dubbio quelle più alte motivazioni della pratica dell'andar pellegrini di cui abbiamo detto [84].

Meno noti di quanto si potrebbe pensare, in primo luogo per la povertà degli studi relativi, o almeno meno fissabili in facili formulette, sono i tempi di viaggio dei pellegrini per le strade o sui mari. Mi sia tuttavia permesso, a questo proposito, di riassumere le impressioni che mi sono fatto raccogliendo dati abbastanza numerosi relativi al pellegrinaggio a Compostella e confrontandoli con quelli di qualche altra categoria di persone per meglio saggiarne l'attendibilità. La prima constatazione è che le fonti non sempre chiariscono se quello del pellegrino fosse un viaggio a piedi o un viaggio a cavallo, o un viaggio compiuto per una parte a piedi e una parte in sella ad una cavalcatura. Ma pur in presenza di studi ancora troppo poco numerosi, una prima conclusione si impone, quella che il viaggiare a cavallo faceva risparmiare naturalmente al pellegrino fatica e tempo. Tuttavia nei casi in cui ci si portava dietro il cavallo da casa, che non poteva ovviamente venire troppo affaticato nel corso dell'intero viaggio, questo risparmio poteva significare una riduzione della metà o di un terzo dei giorni necessari per il viaggio di un pedone. Riduzione certo significativa, ma non rivoluzionaria. Il pellegrino appiedato e allenato poteva coprire ogni giorno, mediamente, con ogni probabilità, un tratto di venti, venticinque o anche trenta chilometri, e le oscillazioni di queste misure erano in dipendenza diretta dell'età, del sesso, delle condizioni di salute, del clima, del numero delle ore di luce, della sicurezza e delle condizioni materiali delle strade. Tutte cose che in larga misura spesso ci sfuggono.

I tempi complessivi impiegati dal viandante per realizzare il proprio pellegrinaggio mi paiono più attendibili e più concreti del tratto di strada da lui percorso mediamente ogni giorno, o quanto meno forniscono degli attendibili ordini di grandezza. Essi comprendono infatti non soltanto i tempi di cammino, ma anche tutte

[84] Ho trattato ampiamente di tutti questi argomenti in *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 98-105.

le soste devote lungo la strada o nel luogo di arrivo, le eventuali giornate di riposo o le soste obbligate per malattia. Qualche esempio potrà bastare a fornirci un'idea dei tempi necessari per questi lunghi spostamenti. Da Firenze e dalla Toscana nord-orientale si impiegavano, sia nel XII che nel XV secolo, cinque mesi, tra il febbraio e il luglio, per andare e tornare da Compostella. Forse qualche giorno di più fu impiegato nel 1478 per un viaggio da Foligno più o meno nello stesso periodo dell'anno. Nel 1417 un signore dell'attuale dipartimento di Lot e Garonne, a cavallo, impiegò due mesi, dai primi di luglio ai primi di settembre, per andare e tornare da Compostella, anzi dal Finisterre, perché egli non volle rinunciare a quel prolungamento del viaggio. Da Parigi, nel 1374, uno di quei professionisti del pellegrinaggio vicario che grazie a questa pratica sbarcavano il lunario, consumò tre mesi (19 febbraio-20 maggio) per andare e tornare da Compostella. Egli viaggiava probabilmente a cavallo, conosceva bene le strade e riduceva al minimo i tempi morti [85].

I viaggi per mare differivano molto, anche per quello che riguarda la celerità, dai viaggi per via di terra. Quando i venti erano favorevoli essi risultavano molto più veloci, anche perché, diversamente dai viandanti che non amavano viaggiare di notte e dovevano comunque dedicare delle ore al riposo e ai pasti, le imbarcazioni viaggiavano anche di notte. Si è costatato che, in queste condizioni favorevoli, la traversata tra Plymouth e la Coruña, uno dei porti da cui, per via di terra, si raggiungeva Compostella, poteva richiedere, tra la fine del XIV e la fine del XV secolo, non più di quattro giorni. Ma quando i venti cadevano, soffiavano in senso contrario, o inferivano le tempeste le navi venivano allontanate dalla loro rotta o si vedevano costrette a rimanere al riparo nei porti per giorni e giorni. Quella stessa traversata tra l'Inghilterra e la Galizia poteva così richiedere un tempo quattro volte più lungo [86].

Esaminiamo ora i tempi di alcuni viaggi misti, senza tuttavia pretendere di tirarne regole troppo generali e di dimenticare le incertezze della navigazione ora accennate e i gusti o le possibilità dei singoli pellegrini di concedersi delle soste o delle deviazioni. Nel 1431 un sacerdote senese, per raggiungere la Terrasanta, andò ad imbarcarsi a Venezia, fece ritorno sbarcando sulle coste pugliesi e

[85] Per tutto quello che precede *Ivi*, pp. 181-188.
[86] *Ivi*, p. 188.

da lì risalì la penisola, impiegando per il suo pellegrinaggio quattro mesi scarsi, dal 9 aprile al 4 agosto. La navigazione da Venezia a Giaffa gli richiese un mese, e poco più di un mese quella da Giaffa alla Puglia, mentre al pellegrinaggio vero e proprio furono dedicati tredici giorni (25 maggio-6 giugno) [87]. Dei suoi tre pellegrinaggi in Terrasanta questo fu il più veloce, ma non sappiamo per quale motivo. I due precedenti erano infatti durati rispettivamente «sey mesi et quatro dì» e «sey mesi meno 4 dì» [88]. Un domenicano fiorentino partì dalla sua città il 2 giugno del 1474, attese a Venezia un mese prima di imbarcarsi, giunse a Giaffa il 9 di settembre, e da Giaffa ripartì, dopo aver compiuto il pellegrinaggio, il 9 di ottobre. Il 6 di febbraio del 1475 il frate fece ritorno a Venezia, da dove ripartì il 13, per giungere a Firenze il 20 di quello stesso mese. Il pellegrinaggio aveva dunque richiesto quasi nove mesi, mentre alla vera e propria visita ai luoghi santi erano stati dedicati diciotto giorni, dal 19 settembre al 6 ottobre [89]. Un giudice mantovano, sempre con imbarco e ritorno attraverso il porto di Venezia, fece, nel 1486, il suo pellegrinaggio in Terrasanta in circa sette mesi, dal 21 maggio al 7 dicembre. A Venezia egli si trattenne tredici giorni prima della partenza ed altri undici dopo il ritorno. Dieci giorni la nave sostò al largo di Giaffa. Il giro della Terrasanta durò venti giorni, dal 10 al 29 agosto. Il tempo maggiore fu richiesto dalla navigazione: dal 6 giugno al 29 luglio, all'andata; dal 1° settembre al 17 novembre, al ritorno [90]. Ma si poteva andare anche più veloci. In dodici mesi e mezzo, tra il 25 di febbraio del 1488 e il 7 marzo del 1489, un borghese di Valenciennes riuscì infatti a portare a termine senza interruzione i tre pellegrinaggi maggiori di Terrasanta, Roma e Compostella, nel terzo caso, raggiungendo da Roma la Galizia sempre per via di terra, e sempre per via di terra ritornando dalla Galizia a Valenciennes [91].

Un carattere del tutto particolare del viaggio del pellegrino, che lo rendeva molto diverso dal modo di viaggiare dei mercanti ed ancor più dei loro agenti o messaggeri (il tempo era per loro denaro!), era quello di combinare il raggiungimento della meta

[87] MARIANO DA SIENA, *Viaggio* ... cit., pp. 37-40.
[88] *Ivi*, p. 129.
[89] ALESSANDRO DI FILIPPO RINUCCINI, *Sanctissimo Peregrinaggio* ... cit., pp. 23-28.
[90] ANTONIO DA CREMA, *Itinerario al Santo Sepolcro 1486*, a cura di G. NORI, Pisa 1996, pp. 16-18.
[91] *Santiago, camino de Europa* ... cit., pp. 450-431.

finale con la visita ad una serie di altri santuari incontrati lungo la strada, programmati in anticipo o suggeriti strada facendo dalle notizie e dai consigli raccolti dalle labbra di altri pellegrini. Questo comportamento è stato studiato soprattutto per il pellegrinaggio iacopeo, anche perché la *Guida del pellegrino* sottolinea esplicitamente l'opportunità di quelle soste, a Conques, a Saint-Gilles-du Gard, a Saint-Sernin di Tolosa, a Sant'Eutropio di Saintes, ma si può dire che esso non fosse sconosciuto a nessuno dei grandi pellegrinaggi. Scendendo lungo la penisola italiana diretti verso Roma, era quasi impossibile che i pellegrini non facessero, ad esempio, una sosta per pregare di fronte al Volto Santo di Lucca [92]. Ma per queste devozioni intermedie si facevano talvolta anche dei lunghi giri e degli spostamenti dalla via più diretta e più breve, come avveniva, ad esempio, in Spagna, per i pellegrini iacopei che avessero desiderato abbandonare il cammino della Meseta a León per far visita al Santo Salvatore di Oviedo, riprendendo più avanti, attraverso le montagne o lungo la costa, la direzione per Compostella.

In Terrasanta Gerusalemme era il più importante, ma non l'unico dei luoghi visitati da chi ne avesse la possibilità e il tempo, perché ci si spostava volentieri, prima o dopo il raggiungimento della città, anche verso altri luoghi della vita del Cristo, della Madonna, degli apostoli o di figure e avvenimenti del Vecchio Testamento. Qualcuno raggiungeva così Betlemme e Gerico, Cana, la valle del Giordano e il lago di Tiberiade, Cafarnao, Nablus, Sebaste, i monti del Carmelo, Sèforis. Qualche altro di spingeva sino al lontano santuario di Santa Caterina del Sinai. Ma si deve dire che la stessa Gerusalemme e i dintorni di Gerusalemme comprendevano tutta una serie di visite e di soste devote: presso il Santo Sepolcro, il Tempio, il monte Sion, la valle di Giosafat, l'orto degli Ulivi, il monte Oliveto [93]. Una grande attrazione esercitavano per i pellegrini le feste del calendario cristiano, sia perché, come mostra un Rituale del Santo Sepolcro (sec. XII), ce n'erano di specifiche, sia perché anche quelle ovunque celebrate suscitavano in Terrasanta una commozione particolare [94]. Si deve aggiungere che per i pellegrini certe soste erano indipendenti dalla loro volontà. Accadeva infatti abbastanza spesso che i venti contrari, le tempeste, le

[92] *Lucca, il Volto Santo e la civiltà medioevale*, Lucca 1984.

[93] Per tutto questo vedi soprattutto S. De Sandoli, *I pellegrini «palmieri»* ... cit., pp. XXIV-XXIX.

[94] J. Prawer, *Colonialismo medievale* ... cit., pp. 213-219.

fermate imposte alle imbarcazioni dalla necessità di fare rifornimento nei porti o di far riposare per un po' gli equipaggi consentisse ai pellegrini di scendere a terra nel corso della traversata e di far visita alle chiese delle città portuali [95]. Ma la più importante e anche la meglio studiata di queste soste era quella che si verificava a Venezia in attesa dell'imbarco. Il pellegrino vi discuteva attentamente le clausole del contratto d'imbarco, vi faceva gli acquisti necessari per il viaggio, vi visitava chiese, monasteri e relative reliquie. Nelle relazioni dei pellegrini del Quattrocento la città comincia anche ad apparire nella sua globalità, sia attraverso il suo spazio sacro, al cui centro figura sempre di più la basilica di San Marco, sia attraverso qualche aspetto del suo spazio profano, come la particolarità del sito e più ancora l'Arsenale. Quest'ultimo viene percepito con stupita ammirazione come la base della grandezza della città, come il supporto indispensabile dei suoi traffici e del suo impero, come la sua impresa industriale più importante [96].

Ma un secondo carattere, e del tutto particolare, del viaggio del pellegrino era poi quello della sua disinteressata motivazione, ammesso che si possa definire disinteressata, e non invece interessata al massimo grado, la molla che spingeva a curare la salvezza dell'anima. Si può anzi parlare, per il pellegrino, della compresenza di un viaggio "fisico" e di un viaggio "metafisico" [97], il primo fatto di strade, di villaggi, di città, di ospedali e di alberghi, di fatica, di insicurezza e di pericoli, di cieli sereni e di temporali, di incontri con uomini e donne della più diversa natura, il secondo tutto teso invece alla meditazione sul senso del viaggio intrapreso, sul raccoglimento interiore ed il pentimento, sulla percezione della sacralità dei luoghi attraversati, e sottolineato dalla ricerca e dalla raccolta di reliquie, vere o false, di genere molto vario, che egli si portava a casa e che finivano poi nei tesori delle cattedrali e delle chiese monastiche. Non gli bastava infatti portarsi dietro il bordone, la palma, la conchiglia, una riproduzione della Veronica o una qualunque insegna di pellegrinaggio. Egli, quando gli fosse possibile, acquistava un pezzetto d'osso, grattava schegge di roccia da un santuario, raccoglieva un po' di terra, sassi, olio di lampade sacre,

[95] A. Graboïs, *Le pèlerin occidental* ... cit., p. 176.

[96] É. Crouzet Pavan, *Venise: une invention de la ville (XIIIe-XVe siècle)*, Seyssel 1997, pp. 256-272.

[97] Traggo questa espressione, che mi sembra azzeccata, da M. Palmer, N. Palmer, *Sacred Britain* ... cit., p. 15.

acqua del Giordano, fiori e rametti d'albero [98]. In questa ricerca di reliquie il pellegrino non era solo, e ad acquisti [99] o furti [100], quando se ne presentasse l'occasione, non si sottraevano né i sovrani, né i militari, né i mercanti, né i religiosi, ma per il pellegrino la ricerca e la caccia costituivano un momento e un movente non secondari del viaggio.

Se il pellegrino percorreva o poteva dunque percorrere anche questa seconda strada di natura tutta spirituale, al pellegrino non potevano ovviamente mancare consigli, incitazioni, modelli di comportamento che lo aiutassero nella non facile impresa. Due ne ricordiamo, di tono abbastanza diverso. Il primo, ma secondo in ordine di tempo, è opera del cronista e novelliere lucchese Giovanni Sercambi e viene da un'epoca ormai lontana dall'età d'oro del pellegrinaggio e da un uomo tutto concretezza terrena, immerso negli affari e nella politica. Il secondo, di tono molto alto, viene invece dagli ambienti ecclesiastici di Compostella ed è tutto pervaso della spiritualità di quel XII secolo che segnò forse il momento più fortunato del pellegrinaggio iacopeo, se non addirittura del pellegrinaggio in generale. Giovanni Sercambi descrive dunque, in un modestissimo componimento poetico contenuto nelle sue *Croniche* quasi a commento della notizia del giubileo del 1400, il buon pellegrino («Io sono un pellegrin che non ò posa,/ faccendo il mio viaggio,/ come fa ciaschun che va chom'io») che abbandona la superbia, l'avarizia, la gola, fomite della lussuria, per sposare la povertà [101]. Il più bello fra i sermoni (*Veneranda dies*) del *Codex Calixtinus* costituisce invece una martellante esortazione ad accettare su di sé la povertà e la penuria di mezzi di sostentamento, in ottemperanza al principio evangelico che dice di non preoccuparsi del vestito, del cibo e delle altre cose materiali. Esso osserva infatti:

«Se il beato Pietro andò a Roma scalzo e senza denaro e finalmente, dopo essere stato crocifisso, tornò dal suo Signore, perché molti pellegrini a lui vanno con molto denaro, a cavallo, con due vesti, mangiando cibi squisiti, trincando vino, senza dar nulla ai loro fratelli poveri? Se il beato Giacomo, senza soldi e senza calzari, se n'è andato pellegrino per il mondo e infine, dopo essere stato decapitato, se n'è andato in paradiso, perché a lui si recano pellegrini carichi di diversi tesori, senza fare la carità ai bisognosi? Se Pietro e Giacomo poveri percorsero il mondo, pregando senza interruzione, che sarà di coloro che si recano ai loro santuari portando con sé denari acquistati con la rapacità, l'ingiustizia, l'usura, accompagnati dalla perversa lussuria, da false asserzioni, da parole oziose, da scherni, dall'ubriachezza e da volgari canzoni?» [102].

[98] Si veda in proposito S. De Sandoli, *I pellegrini «palmieri»* ... cit., p. XXX.
[99] J. Sumption, *Monaci santuari pellegrini* ... cit., pp. 38-40.
[100] P.J. Geary, *Le vol des reliques au Moyen Age*, Paris 1993.
[101] *Di quello che si de' astenere il pellegrino e quello che de' prendere* (G. Sercambi, *Le Croniche*, a cura di S. Bongi, voll. 3, Roma 1892, II, pp. 423-426).

Non quello che avveniva, o poteva avvenire, per il pellegrino, si ripeteva invece, ovviamente, per altri viandanti. Non si ripeteva per i mercanti, non per i militari, non per i prelati o i monaci che si spostavano da un luogo all'altro dietro motivazioni di tipo diciamo così amministrativo. Non si ripeteva, a maggior ragione, per i malviventi, che insidiavano in mille modi lungo le strade e negli alberghi gli altri viandanti, non per i giullari, che di spostavano da un luogo all'altro per guadagnarsi da vivere con la loro arte, e neppure per gli scolari delle università, che da un certo momento presero a percorrere le strade d'Europa diretti o di ritorno da Parigi o da Bologna o da altre sedi del sapere, nelle quali speravano di conseguire i titoli utili ad una solida carriera nel mondo, non per i lavoratori manuali in cerca di lavoro, primi fra tutti quelli dell'edilizia. Forse soltanto chi viaggiava per conoscere nuovi luoghi e nuove cose – da un certo momento il loro numero crebbe, e Roma, con le sue *mirabilia*, rappresentava, per questo aspetto, un luogo che non aveva l'uguale – potrebbero essere considerati dei viaggiatori disinteressati, sia pure sotto un diverso punto di vista rispetto al disinteresse dei buoni pellegrini, che del resto, come abbiamo accennato, non erano insensibili a quelle curiosità. Né sconosciuta fra i pellegrini, anche se forse meno consueta che fra gli altri viandanti, primi fra tutti i mercanti o i loro agenti e dipendenti, fu l'esperienza di chi dal pellegrinaggio non ritornò più in patria, ma si fissò in una delle località o delle città attraversate nel lungo viaggio, come avvenne per un fratello illegittimo di Salimbene da Parma, che si fermò a Tolosa, ne ottenne la cittadinanza e vi e mise su famiglia [103].

Si può comunque concludere che non c'è alcun bisogno di esagerare il peso del pellegrinaggio e l'importanza dei pellegrini

[102] Traduzione di L. Gai, *Del cibo e un tetto: i problemi della vita quotidiana per il pellegrino iacopeo*, in *I problemi quotidiani del pellegrino* («Quaderni Iacopei», 2), Pistoia 1998, pp. 11-12.
[103] G. Cherubini, *Santiago di Compostella* ... cit., pp. 223-224.

nella storia della religiosità cristiana, della viabilità, della stessa Europa, come spesso invece si fa, per riconoscere che quei gruppi di uomini e di donne, di giovani e di anziani, già per il loro abbigliamento facilmente riconoscibili da tutti, che si spostavano verso una meta lontana, dettero una loro particolare e inconfondibile connotazione al movimento che animava le strade del continente.

INDICI

Indice dei nomi e dei luoghi a cura di Massimo Piccione

Avvertenza

I nomi di persona ed i toponimi sono, in generale, riportati secondo la grafia italiana contemporanea. Quando è stato possibile le varianti dei singoli nomi sono state unificate. I termini in latino vengono riportati in corsivo. Tutti gli antroponimi con identità "generica" sono stati omessi (p.e. "Levante", "Occidente", etc.), quelli con "specifica generica" sono stati riportati al riferimento generale (p.e. "Italia" e non "Italia settentrionale", etc.). Sono stati omessi i termini "Dio", "Cristo", "Maria (Vergine)" e*t similia.* Sono stati infine omessi i nomi generici di persona senza altra indicazione relativa a carica, professione, provenienza. Il riferimento alla pagina è stato scritto in corsivo quando l'occorrenza è presente nella sola fascia delle note [M.P.].

Abbone di Fleury, 304
Abramo, personaggio biblico, 4, 471, *478*, 485
Abulafia, D., *7*, *429*
Adamanno di Huy, 539
Adamo, personaggio biblico, 3, 4, 485
Ãdao de Fonseca, L., *370*
Ademaro di Chabannes, 304
Adlhoch, G., *187*
Adnès, P., *470*
Adorno, famiglia, 272
Adorno, Celesterio, 275
Adorno, Gabriele, doge, 270
Adorno, Giannotto, 270
Agats, A., *85*
Agnolella, personaggio letterario, 452
Agostino, Aurelio, filosofo e santo, 121, 346, 504, 524, 532
Agricola, G., *103*
Agrippina, 535
Aimoinus, monaco, *304*
Airaldi, G., *7*, *52*, *370*, *388*, *552*
Al Nasir, sultano, 15
al-Ashraf, sultano, 353
Albanese, Gabriella, *532*
Alberico da Settefrati, 501, 502, 503
Alberigo, G., *340*
Alberto da Vignate, vedi Vignati, Alberto
Alberto di Stade, abate, 20, 21
Alberto Magno, filosofo, 360
Alberto, vescovo, *350*
Albizzi, degli, Maso, 221
Albizzi, degli, Luca di Maso, 42, 220, 222
Alessandro IV, papa, 347
Alessandro III Magno, imperatore, 121, 482, 508, *509*, 530
Alessandro VI, papa, *126*, 141, 154, 155, 156, 161
Alessandro, vescovo di Lincoln, *345*
Alexander, J., *485*
Alexandre, M., *503*
Alfaquim, Abraham, 499
Alfonso I re di Napoli, vedi Alfonso V d'Aragona
Alfonso IV, il Benigno, re di Spagna, 431
Alfonso V d'Aragona (= Alfonso I re di Napoli), re, *241*, *275*, 284, *358*
Alfonso X il Saggio, re di Spagna, 375, 379, 499
Alfrico, 501
Allmand, Ch., *245*, *260*
Almagià, R., *252*
Alphandery, P., *353*
Altemburg, D., *177*, *187*
Althoff, G., *170*
Amat, Berenguer, 392
Ambrogio, padre della Chiesa e santo, 121, 150
Ambrogio di Ussita, 365
Andechs, famiglia, 79
Andergassen, L., *481*
Andrea Barbaro, castellano di Rodi, 217
Andrea da Barberino, 510
Andrea da Longjumeau, 352
Andrea II, re d'Ungheria, 63
Andrea, abate di Montecassino, 343
Andrea, apostolo e santo, *280*, 486
Andrea, giovinetta, 216
Andreolli, B., *452*
Andric, S., *77*
Angelo da Perugia, frate, 347
Angelo da Spoleto, frate, *353*
Angelo da Stroncone, frate, *346*
Angenendt, A., *78*
Angiò, d', famiglia, 88, 234, 238, 241, 242, *354*
Anna Comnena, 8
Anna di Schweidnitz, principessa di Slesia, 63, 88
Annalista di Würzburg, 8
Anonimo Romano, scrittore, 453
Antonio da Credenza, cancelliere, 270
Antonio da Crema, *43*, *45*, *47*, *53*, *54*, *561*
Antonio de Pereto, 356, 358
Antonio, procuratore e commissario, 365

Apugliese, Ruggieri, *290*
Arbel, B., *129*
Arbusow, L., *350*
Arenas, Juán José, *441*, 442
Arentzen, J., *484*
Argenti, Ph.P., *148*
Ariani, M., *520*, *521*, *531*, *532*, *535*
Aringhieri, F., *285*
Aristotele, filosofo, 121, 529
Ariulfo, benedettino, 501
Armstrong, E.C., *508*
Arnade, P., *188*
Arnaldi, Gilmo, 301, *302*, *305*, *306*, *307*, *308*, *309*, *312*
Arpad, famiglia, 88
Arrigo VII, vedi Enrico VII, imperatore
Artale, don, padrone di nave, 381
Ascelino da Cremona, 352
Asìn Palacios, M., *500*
Assereto, famiglia, 229
Aston, M., *427*
Atiya, A.S., *95*, *115*
Atkinson, J.E., *508*
Aubin, H., *97*
Aubrun, M., *499*
Audermann, K., *111*
Augenendt, A., *11*
Augusto, vedi Ottaviano Augusto, imperatore
Auletta, G., *540*
Avalle, d'A.S., *505*, *506*
Averou, R., *85*
Avril, F., *189*, *190*
Aymar, Arnau, 377
Azzara, C., *347*, *471*

Bacchi della Lega, A., *319*
Bacone, Ruggero, *350*, *352*, 522, 523
Badel, F., *178*
Badia, J., *426*
Baibars, sultano, 353, 104
Bak, M., *187*
Balard, M., *41*, *45*, *52*, *53*, *197*, 199, 206, *203*, *206*, *299*, *320*, *369*, *370*, *398*, *552*
Balari y Jovany, José, *428*, 438, *443*
Baldovino di Lussemburgo, arcivescovo, 489
Baldovino, pittore (XVIII sec.), 99
Balducci Pegolotti, Francesco, 122, 129, 200, 201, *202*, *203*, 204
Balestracci, D., *319*
Balletto, L., *7*, *148*, *152*, *334*, *370*, *380*, *391*, *401*
Baltrušaitis, J., *486*, *495*
Bandello, Matteo, 51
Bander, T., *302*
Bandini, G., *399*
Bania, Z., *87*
Banti, O., *196*
Bar, F., *498*
Baragaglia, Giovanni, 333
Barbero, A., *259*, *260*
Barbieri, A., *510*
Bardi, de', Ubertino, 222
Barducii, Michele, 347, 348
Barelli, G., *32*
Barisone, E., *514*
Baron, H., *532*
Barone, Giulia, *19*
Baronto, monaco, 501
Barry, J., *321*
Bartoli Langeli, A., *357*
Bartolini, G., *55*
Bartolomea, moglie di Ricciardo da Chinzica, 374
Bartolomeo da Cremona, 353
Bartolomeo, apostolo, 486
Basile, B., *494*
Basso, E., *370*, *384*, *388*
Batlle, C., *444*
Battaglia, S., *286*
Battista di Castel Sant'Angelo, 365
Battle, C., *397*
Baudelaire, Charles, poeta, 517
Bauer, A., *350*
Baumstark, R., *491*
Baumunk, B.-M., *170*
Bautier, Robert-Henri, *21*, 165, 166, 198, 201, *203*, *204*, *308*, *421*
Beaumanoir, de, Philippe, 28, 29, 30
Beazley, C.R., *496*
Bechtel, G., *420*
Beckingham, C.F., *508*
Beda il Venerabile, erudito, 9, 150, 501
Behringer, H.W., *119*
Bela IV, re ungherese, 63
Bellini, B., *268*, *286*
Bellini, G., *402*, *494*
Beltrami, L., *228*, *230*, *252*, *264*
Bembo, Zaccaria, 280
Benedetti, R., *482*

Benedetto XII, papa, 124
Benedetto XIII, antipapa, 378, 398
Beneke, Paul, 223
Benker, G., *482*
Bentley, R., *295*
Benvenuti Papi, A., *12*, *86*, *403*, *554*
Benz, R., *99*
Bergier, J.F., *106*, *449*, *456*, *461*
Beritola, madonna, 374
Berlioz, J., *455*
Bernardi, V., *1*, *3*, *14*
Bernardino da Feltre, frate, 363, 364
Bernardino da Siena, 344, 349, 357, 358
Bernardino di Nali, 518
Bernardo da Quintavalle, 348
Bernardo di Chiaravalle, santo e dottore della Chiesa, 7, *345*
Bernardo, monaco bretone, 539
Bertelli, C., *490*
Bertelli, L., *511*
Berthier, Philippe, *517*, 518, *519*
Berti, Ugo, 297
Bertoldo di Ratisbona, 360
Bertolucci Pizzorusso, V., *510*
Besson, G., *500*
Betí, M., *437*
Beutler, M., *493*
Beyrer, K., *104*
Bezzola, G.A., *351*
Bezzola, R.R., *496*
Bianchi, E., *525*, *530*
Bianco, Giovanni, *242*, *244*, *255*, 258
Bichi, Antonio di Giovanni, ambasciatore, *275*, 278, 279, 280, 286, 287, 292, 295
Bigalli, Davide, *352*
Biglia, Andrea, *358*
Billanovich, G., 531, 532, 533
Binding, G., *104*
Binski, P., *485*
Biskup, M., *86*
Blanchard, J., *166*
Bloch, M., *227*
Blockmans, W., *187*, *232*
Bobadilla, 157
Boccaccio, Giovanni, scrittore, *288*, *298*, *342*, 374, *448*, 452, 453, 511, *521*, 536
Boccamazza, Pietro, personaggio letterario, 452, 453
Boer, W.W., *508*
Boesch Gajano, S., *497*
Bofarull, B., *426*
Böhmer, J.F., *170*
Bojcov, M.A., *187*
Boleslao Boccatorta, re polacco, 88
Bolós, Jordi, 424, *425*, *426*, *427*, *428*, *434*
Bonagrazia de Persiceto, *340*
Bonavoglia, Bernardino, *355*
Bonel, Nicoloso, 377
Bonello, monaco, 500
Bongi, S., *564*
Bonifacio IX, papa, 74, 76, *359*
Bonifacio VIII, papa, *448*
Bonnassie, P., *428*, *444*
Bonnerot, J., *21*
Bono da Lucca, *305*
Bono, Giovanni, *272*
Boockmann, A., *78*
Bordone, Girolamo, *282*
Borghesi, V., *47*
Borghi Cedrini, L., *313*
Borgogna, vedi Brabante
Borlandi, Franco, 200, *202*
Borrell II, conte, *428*
Borst, A., *273*, *304*
Bosone da Gubbio, 510
Bottineau, Y., *424*
Botzenhart, M., *182*
Boulnois, L., *514*
Bowsky, W.M., *33*, *184*
Bozzi, M., *473*
Brabante (poi Borgogna), duchi di, 187
Brackmann, A., *79*
Bradford, W., *167*
Branca, V., *451*, *453*, *494*, *511*
Brancacci, Felice, 217, 218, 219, 225
Branthomme, H., *546*, *553*
Brasca, Santo, *44*, *54*, *56*, 369, *552*
Braudel, Fernand, *108*, 231, *241*, *246*, *248*, *249*, *253*, *257*, *258*, *263*
Bravi, G.O., *310*, *458*
Bremond, A., *347*
Bresc, H., *370*, 392, *393*
Bresslau, H., *169*
Brezzi, P., *470*
Brigida, *411*
Brilli, A., *342*
Brizzi, G.P., *301*, *302*, *305*, *311*
Broc, N., *250*
Brossard-Dandré, M., *500*

Bru, S., *442*
Bruchet, M., *457*
Brucker, G., *328*
Brufani, S., *339*
Brugnolo, *482*
Bruna, D., *408*, *413*, *415*, *417*, *418*, *550*
Brundage, J., *8*
Bruni, F., *313*
Brunn, G., *170*
Brunner, H., *181*
Bruns, Friedrich, 166
Brusa, A., *498*
Bryant, L.M., *187*
Buck, Th.M., *108*
Bunbury, E.H., *496*
Bunyitay, V., *60*
Buoncompagno da Signa, 309, 313
Buongiorno, M., 7
Busch, H., *182*
Buzzati, Dino, scrittore, 511
Bynum, C.W., *343*
Byrne, E.H., *49*
Bystroń, J.S., *85*

Cabestany, J.F., *424*, *442*
Cachey, T.J. Jr., *515*
Caetani Stefaneschi, Jacopo, 16
Caggese, R., *546*
Caimi, Giovanni, 258
Calabrese, O., *498*
Calamai, A., *44*, *335*, *555*
Caldora, Antonio, *234*
Caligola, imperatore, 535
Calvino, Italo, 511
Cambise, re, 529
Camiga, Luchino, 392
Camille, Michael, 488, *489*
Cammarosano, P., *462*
Campofregoso, Spinetta, 229, 230
Camporesi, Piero, *344*, 361
Cancellieri, J., *332*
Cane, Facino, 459
Cannata, P., *407*
Cantarella, G.M., *449*, *475*
Cantino Wataghin, G., *467*
Cantù, F., *121*
Capella, Marziano, vedi Marziano Capella
Capizzi, C., *9*
Capo, L., *307*
Capodilista, Gabriele, 54
Caprioli, A., *5*
Cardini, Franco, 7, *8*, 16, *55*, *184*, *301*, *362*, *448*, *451*, *466*, *467*, *493*, *494*, *506*, *511*, *516*, *522*, *556*
Cardona, G.R., *494*, *510*
Caresini, Rafaino, 390
Carinus, personaggio letterario, 503
Carlo II il Calvo, re di Francia, 406
Carlo III il Grosso, re e imperatore, 501
Carlo il Temerario (XV sec.), *281*
Carlo IV, re e imperatore, IX, 77, 80, 88, 173, 175, 180, 181, 189, 489
Carlo Magno, imperatore, 88, 406, 415, *416*, 530, 533
Carlo V, imperatore, *109*
Carlo VI, re di Francia, 189, 453, 482, 491
Carlo VIII, re di Francia, 261, 262
Carnesecchi, Bernardo, 220
Caroni, P., *462*, *463*
Carrara, E., *484*, *525*
Carreras, E., *426*
Carrère, C., *437*
Casas, Bartolomé de las, scrittore, *126*, 149
Casas, J., *423*
Casimira di Polonia, *419*
Casimiro III il Grande, re di Polonia, 88
Cassi, L., *35*
Castelfranchi, L., *228*
Castellani, A., *196*, *210*
Castelnuovo, E., *487*
Castelnuovo, G., *456*, *460*, *461*, *464*
Castelnuovo, H.G., *457*
Catanzaro, B., *470*
Catellacci, D., *217*
Caterina, principessa di Slesia, 64, 74
Caterina, vedova e tessitrice, 331
Caucci von Saucken, P., *523*, *538*, *544*, *548*
Cauchies, J.-M., *188*
Cavaciocchi, S., *299*
Cavallo, G., *538*
Cavazza, Marco Antonio, 402
Ceard, J., *450*, *514*
Ceccarelli Lemut, M.L., *529*
Cecchetti, I., *411*
Cecchi, E., *336*
Cecchini, G., *361*
Cenci, A., *548*
Cenci, C., *349*

Centanni, M., *508*
Cerere, divinità, 361
Cerulli, E., *500*
Cesare, Caio Giulio, imperatore e letterato, 156, 188, 530
Chartier, R., *313*
Chastel, A., *406*
Chaucer, Geoffrey, *342*, 514, *554*
Chélini, J., *546*, *553*
Chemello, A., *531*
Cherubini, Giovanni, *332*, *362*, *417*, *424*, *447*, *449*, *453*, *537*, *543*, *545*, *547*, *548*, *549*, *550*, *551*, *552*, *553*, *554*, *555*, *556*, *557*, *558*, *565*
Chiarini, C., *342*
Chiavacci Leonardi, A.M., *505*
Chirassi, I., *516*
Chittolini, G., *11*, *463*
Chomel, V., *462*
Ciampi, G., *35*
Ciampoli, D., *32*
Ciano, C., 201
Ciccarese, M.P., *498*
Ciccuto, M., *402*, *498*
Cicerone, Marco Tullio, filosofo, 293, 525
Cieślak, E., *86*
Cipolla, frate, personaggio letterario, *342*
Clareno, Angelo, 344
Clemente V, papa, 210, 347, 360
Clemente VI, papa?, *354*
Cleri, B., *516*
Clivio Marcoli, C., *228*
Cobban, A.B., *306*
Cocchiara, G., *511*
Coeur, Jacques, 104
Cognasso, F., *32*
Cola di Rienzo, 453
Coll Julià, N., *370*, *384*
Collin de Plancy, *412*, *416*
Coloman, figlio del re di Ungheria, Andrea II, 63
Colombo, famiglia, 147
Colombo, Bartolomeo, 151
Colombo, Cristoforo, VIII, 3, *121*, 122, 123, 124, 125, *126*, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 137, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 167, 506, 507, 519
Colombo, Diego, 142, 156, 157, 161
Colombo, Fernando, vedi Colombo, Giovanni Antonio
Colombo, Giovanni Antonio (detto Fernando), 147, 148
Colón, vedi Colombo
Colonna, famiglia, 241, *249*
Colonna, Giovanni, cardinale, 525, 533, 534
Columbeis, V., *93*
Colussi, G., *286*
Comba, R., *250*, *331*
Compagni, Pietromartire, *282*
Condorelli, O., *312*
Constable, G., *466*
Contamine, Philippe, *232*, *244*, *245*, *247*, 259, *260*, *263*, *338*
Conti, M., *121*
Conti, P.M., *347*
Conti, S., *121*
Convenevole da Prato, *535*
Conversini, Giovanni, 314
Coppola, P., *265*
Corazzini, F., *502*
Cornazzano, da, Antonio, 251, 254
Cornelio, papa e santo, *407*
Corpas, J.R., *423*
Corsi, D., *403*, *553*, *554*
Corsi, P., *467*
Cortelazzo, M., *286*
Corti, G., *220*
Cortonesi, A., *320*
Costa, M.M., *441*, *442*
Cotta, Pietro, *271*
Coulet, N., *166*, *227*, *299*, *447*, *460*
Couliano, I.P., *502*
Covini, M.N., *228*, *246*, *254*, *260*, *261*, *265*, *459*
Creytens, R., *358*
Crisolora, Manuele, 510
Crone, G.R., *485*
Crouzet Pavan, É, *563*
Crumlin-Pedersen, O., *114*
Ctesia di Cnido, storico, 508
Cunegonda, principessa, figlia del re ungherese Bela IV, 63, 68
Cuntz, O., *469*
Curto, A., *441*
Cusano, Niccolò, filosofo, 79

D'Alatri, Mariano, *351, 356, 359*
D'Annone, Giorgio, 258
D'Ascoli, F., *287*
D'Olwer, L.N., *376*
D'Onofrio, G., *304*
D'Onofrio, M., *481*
D'Ornos, Giorgio, *358*
Da Correggio, famiglia, *254*
Da Cusano, Francesco, *242*, 258
Da Mosto, Alvise, 43
Da Mozzanica, Lorenzo, *261*
Da Soldo, Cristoforo, *259*
Da Trezzo, A, *280*
Da Vultaggio, Pietro, *398*
Daffinà, P., *351, 520*
Dalena, Pietro, 10
Damonte, M., *455*
Daniel, N., *557*
Daniel, R.R., *350*
Daniele di Morley, 304
Daniil Egumeno, *540*
Dante Alighieri, poeta, 499, 500, 502, 503, 504, 505, 506
Darete della Frigia, 9
Datini, famiglia, 214
Datini, Francesco, 335, 336, 338
Datini, Marco, 214, 216, 217
Datini, Margherita, 336
Daviso Di Charvensod, M.C., *241, 447, 451, 452, 456, 457, 460, 462*
Daviso, C., *263*
Davisson, D.D., *482*
Day, J., *228, 231, 257*
De Albuquerque, R., *370*
De Aliaco, Pedro, cardinale, 121
De Benedictis, A., *308*
De Callières, F., *281*
De Capmany, A., *389*
De Castrillo, Juan, 377
De Clementi, A., *403*
De Commynes, Philippe, *241, 250, 258, 261*, 262, 263
De Creaker-Dussart, C., *450*
De Cuxo, Gabriel, 392
De Gaiffier, B., *358*
De Ibarra, Francisco, 263
De la Randa, Pedro, 401, 402
De la Broquère, Bertrandon, *460*
De la Motte Rouge, D., *544*
De la Sale, Antoine, 516
De la Torre, Juana, donna, 154, 162
De Lépinois, E., *416*
De Ligurno, Gregorio, *275*
De Lollis, C., *130*
De Luna, Rodrigo, *398*
De Mairones, Francisco, 121
De Matteis, G., *265*
De Maulde-La-Clavière, M.-A.R., *269*
De Merindol, Ch., *187, 192*
De Miceli, J., *320*
De Monbaxillo, Pietro, *272*
De Nicolò, M.L., *549*
De Nigro, Babilono, 271
De Nigro, Celesterio, 270, *272*
De Pegri, Alberto, *275*
De Rachewiltz, S., *180, 458*
De Ridder Symoens, H., *303, 310, 312*
De Roover, F. Edler, 211, 222
De Roover, Raymond, VIII
De Sanceurre, Girart, 326
De Sandoli, S., 9, *540, 541, 544, 562, 563*
De Santangel, Luis , 127, 134
De Torres, Luis, 135
De Vera, J., *281*
De Vincentiis, A., *470*
De Vitt, F., *462*
De Wicquefort, A., *281*
De Witte, Ch.M., *356*
De' Roberti, Dionigi, *532*
De' Rocchi, Ambrogio, 214
Deforge, B., *496*
Defrémery, C., *14*
Degli Innocenti, M., *506*
Degrassi, D., *462, 464*
Del Estal, J.M., *422*
Del Sera, Luca, 214
Del Treppo, M., *42, 46, 385*, 382, 383, *385, 389, 396, 398*
Delachenal, R., *189*
Delaruelle, É., *346, 347*
Delfiol, R., *455*
Della Grossa, Giovanni, 376
Della Molara, Gentile, *242, 243, 244, 255*, 258
Della Rocca, Arrigo, 376
Della Stufa, Luigi di Agnolo, 220
Della Torre, Giacomo Antonio, 285
Delle Donne, F., *307*
Delorme, F.M., *341, 342*
Delumeau, J., *499*
Deluz, C., *514*
Demurger, A., *458*

Derwich, M., *70*
Deschamps, Eustache, 447
Deshusses, Jean, *477*, 478
Desplanques, H., *362*
Destombes, M., *484*
Di Negro, vedi De Nigro
Di Pagana, Federico, 270, *272*
Diacono, Pietro, 9
Díaz Borrás, A., *370*
Dierkens, A., *188*
Diez de Games, M.T., *380*
Díez de Games, Gutierre, 377, *378*, 379
Dimitri, schiavo, 334
Dini, Bruno, *211, 214, 225, 380*
Dinter, P., *474*
Dinzelbacher, P., *499*
Diogo Cão, 131
Dionigi di Borgo San Sepolcro, 532
Dionisotti, C., *251*
Diotisalvi, Enrico, 207
Dirlmeier, U., *178*
Dlugossi, Joannis, *71*
Dobrowolski, P.T., *74*
Doebner, R., *27*
Doehaerd, R., *207*
Doerrie, H., *352*
Dolan, C., *320*
Donà, C., *496*
Donati, M.T., *490*
Dondaine, A., *341, 343, 354, 355, 356*
Dopsch, H., *112, 113, 114*
Dorotea di Montau, 74
Dossat, Y., *346, 453*
Dossetti, G.L., *340*
Dotson, J.E., *47, 48*
Dotti, U., *520*
Dotzauer, W., *186*
Doumerc, B., *40, 320*
Downer, L.J, *23*
Drabek, A.M., *180, 186, 189*
Dragut, corsaro, 402
Dubois, H., *166, 198*
Dubois, J., 198, *343*
Dubost, F., *494, 507*
Dubuis, P., *458, 460*
Ducellier, A., *320*
Duchet-Suchaux, G., *484*
Dufourcq, E., *397*
Duggan, A.J., *63*
Duns Scotus, John, 150
Duplès-Agier, H., *454*
Duprè Theseider, E., *357*
Dupront, A., *353, 466*
Durliat, M., *444*
Duvosquel, J.-M., *188*

Ebedardo, Antonio, 275, 276, 277, 278, 282
Ebel, E., *107*
Ebel, Friedrich, *26*
Ebersolt, J., *462*
Eco, Umberto, 164, *510, 514*
Edelen, G., *24*
Edoardo I, re d'Inghilterra, 488
Edoardo II, re d'Inghilterra, 488
Edoardo III, re d'Inghilterra, 245, 460, 461, 488
Edoardo, figlio di Edoardo III d'Inghilterra, detto il Principe Nero, 245
Edson, E., *484*
Egeria, pellegrina spagnola, 467, 468, 469
Elena, Flavia Giulia Augusta, 415
Eleonora di Castiglia, moglie di Edoardo I, 488
Elinando di Froidmont, 501
Elisabetta di Turingia (d'Ungheria), regina e santa, IX, 63, 88, 98, 182
Elm, K., *8, 12, 87*
Elvert, C., *474*
Emden, A.B., *306*
Enea, personaggio mitologico, 499
Engel, E., *166*
Engel, F, *97*
Engel, J., *99*
Enrico di Kirchberg, studente, 305
Enrico I Beauclerc, re d'Inghilterra, 23
Enrico V, re di Germania, 31
Enrico VII, re di Germania poi imperatore, IX, 99, 184, 186, *187*, 482, 489
Enrico, scrittore, *350*
Epifanio Hagiopolita, 8
Erasmo da Rotterdam, 516
Ercole, personaggio mitologico, 504, 505
Erdman, C., *356*
Erfen, I., *164, 165, 181, 182*
Erickson, C., *499*
Erode, re, personaggio biblico, 491
Erodoto, scrittore, 508
Esch, A., *360, 451, 456*
Esdra, sacerdote e scriba, 121
Estiennes, Charles, 21

Estrada, J., *424*, *428*
Etzlaub, Erhard, 119
Eubel, C., *340*, *358*
Eugenio IV, papa, 124
Eusebio di Cesarea, 8
Eva, personaggio biblico, 3, 485
Evans, A., *122*, *200*

Fabbri, R., *62*, *95*
Faccioli, E., *337*
Faggioni, P.E., *148*
Fagiolo, M., *407*
Fahlbusch, F.B., *173*
Falaride, tiranno, 295
Falco, G., *148*
Faldi, I., *348*
Faliero, Marino, *200*
Farenga, P., *251*
Farinelli, F., *228*
Farnetti, M., *494*
Fasano, P., *519*
Fasano-Guarini, E., *46*, *225*
Faust, personaggio letterario, 119
Fauvreau-Lilie, M.L., *180*
Fazio degli Uberti, 512
Fedele, C., *257*
Federico da Montefeltro, duca d'Urbino, 237, *238*, 239, *240*, 243, 255
Federico di Sassonia detto il mite, elettore, 178
Federico I Barbarossa, imperatore, 25, 32, 307, *508*, 547
Federico II, imperatore, 32, 307, 310, *351*
Federico III, imperatore, 184, 375
Federighi, Carlo, 217
Feo, M., *521*
Ferdinando I d'Aragona, il Giusto, re, *109*, *133*, 161, 292
Ferluga, J., *52*
Fernández Casado, C., *441*
Fernández-Amesto, F., *519*
Ferrandi, J., *406*, *416*
Ferrante (Ferdinando I, detto) d'Aragona, re di Napoli, 234, 236, 237, 241, 242, 244, 248, 252, *278*, *280*
Ferreri Mallol, M.T., *370*, *377*, *378*, *379*, *384*, *386*, *389*, *390*, *394*, *397*, *401*, *422*
Ferro, G., *519*
Ferroul, Y., *302*
Ferruolo, S.C., *302*
Fiamma, Galvano, cronista, 490
Ficker, Julius, 169
Fidati, Simone, 344, 345
Fieschi, famiglia, 230
Figliuolo, B., *258*
Filippa di Hainault, moglie di Edoardo I, 488
Filippo di Harveng, *302*
Filippo I il Bello, re di Spagna, *161*
Filippo II Augusto, re di Francia, *246*, *249*, 263, 308
Filippo, apostolo e santo, 486
Finetti, Guido, 291
Finke, H., *358*
Finucane, R.C., *544*
Fioravanti, G., *306*
Firpo, M., *388*
Fité, F., *424*
Flavio, Giuseppe, scrittore, 525
Fliche, A., *360*
Flori, J., *7*, *8*
Floro, Lucio Anneo, scrittore, 525
Flower, C.T., *24*
Foligno, C., *342*
Fonseca ab Ebora, J.M., *354*
Fonseca, C.D., *5*, *8*, *10*, *13*
Fontana, V.M., *342*
Fontenay, Michel, *370*, 372
Forcheri, G., *387*
Formica, M., *532*
Fornasari, M., *321*
Fortebraccio, Sigismondo, 329
Fossati Raiteri, S., *398*
Fouquet, G., *178*
Fouquet, Jean, 189, *190*
Fournet, Pierre, 454
Fozio, patriarca, 508
Franceschi, F., *320*, *332*
Franceschini, Aet., *468*
Francesco d'Assisi, santo e poeta, 279, 286, 287, 289, 290, 291, 295, 339, 348, 349, 350
Francesco I di Valois, re di Francia, *250*, *264*
Franco, H., *507*
Frangioni, L., *228*, *250*, *398*, *448*, *450*, *459*, *462*
Franz, G., *105*
Frati, L., *326*
Freccero, J., *505*

Fregoso, famiglia, 229
Frescobaldi, famiglia, 210
Frescobaldi, Lionardo, *55*
Frescobaldi, Bettino, 210
Fried, J., *523*
Friedberg, Ae., *360*, *361*
Friedland, K., *49*
Friedrich bei Rhein, vescovo, 178
Froissart, J., 460, *461*
Frova, Carla, 300, 301, *303*, *304*, *306*, *310*, *313*, *314*
Frugoni, A., *470*
Frugoni, Cniara, *470*, 482, *498*, *508*
Fubini, R., *268*, *283*
Fuhrmann, B., *178*
Fumagalli Beonio Brocchieri, M.T., *301*
Fumagalli, V., *12*
Fursy, irlandese, personaggio letterario, 501
Fuster, Pere, 395

Gabotto, F., *270*, *271*, *272*, *284*
Gabriel, A.L., *305*, *311*
Gadio, Bartolomeo, 252
Gai, L., *548*, *565*
Gail, Jörg, 21
Galasso, Giuseppe, *241*, *242*, *248*, 249, *253*, *257*
Gallais, P., *496*
Galletti, A.I., *12*
García Herrero, M.C., *431*
Gargallo, A., *430*
Gargan, L., *313*
Garí, B., *380*, *429*
Garin, E., *310*
Garufi, G.A., *307*
Garzaniti, M., *540*
Garzella, G., *529*
Gattamelata (Erasmo da Narni, detto il), 236, 254
Gattilusio, Giuliano, 388
Gatto, G., *506*
Gaulin, J.L., *452*
Gautier Dalché, P., *498*
Gautier, Teofilo, 518
Gauvard, C., *450*, *454*
Gavazzi, Serafino, 228, 230
Geary, P.J., *564*
Genet, J.Ph., *232*
Gensini, Sergio, *59*, *142*, *300*
Gerberto d'Aurillac, vedi Silvestro II, papa
Gerbore, E.E., *460*, *461*
Geremek, Bronislaw, *65*, *320*, *323*, *325*, 326, *329*, *336*, *338*
Gerhoch di Reichersberg, *302*
Gervasio di Tilbury, *509*
Geyer, P., *469*
Gharib, G., *416*
Giacobbe, personaggio biblico, 4, *478*, 485
Giacomo da Vitry, *349*, *509*, 515
Giacomo della Marca, frate e santo, 359
Giacomo di Brabante, *271*
Giacomo I, il Conquistatore, re di Spagna, 436
Giacomo II d'Aragona, il Giusto, re, 15, 310, 353, *354*, 375
Giacomo maggiore, personaggio biblico e santo, 471, 564, 565
Giacomo minore, apostolo e santo, 486
Gieysztor, A., *62*
Gil, I., *121*
Ginevra, giovinetta, 216
Ginzburg, Carlo, 497
Gioacchino da Fiore, teologo, 501
Giordano da Giano, frate, 349, 350
Giordano da Pisa, frate, 507, 524
Giovanna la Pazza, regina di Spagna, *161*
Giovanni Battista, personaggio biblico, santo, 76, 121, 417, 418
Giovanni da Capestrano, frate, 358, 359
Giovanni da Mandeville, vedi Mandeville, John
Giovanni da Parma, *355*
Giovanni da Pian del Carpine, viaggiatore e missionario, 124, *349*, 351, 352, 353, 486, 515, 520
Giovanni *de Cantiano*, frate, *355*
Giovanni *de Tempio*, 367
Giovanni dei Marignolli, 507
Giovanni di Dietisalvi, *319*
Giovanni di Garlandia, 313
Giovanni di Hese, 507
Giovanni di Jenstejn, 309
Giovanni di Salisbury, *302*, 304, 314
Giovanni *dil* Castello, 377
Giovanni I di Lussemburgo, re di Boemia, 179
Giovanni XXII, papa, *340*, 347, 357
Giovanni XXIII, antipapa, 108
Giovanni, apostolo, evangelista e santo, 154, 477, 486

Giovannoli, R., *498*
Giove, divinità, 310
Girolamo (o Gerolamo), padre della chiesa e santo, 516, 524, 525
Giuda, detto Iscariota, apostolo, 486
Giuditta, moglie di Herman, principe polacco, 88
Giuliano d'Ungheria, domenicano, 352
Giulio II, papa, 161
Giulio Valerio, scrittore, *509*
Giuseppe, personaggio biblico, 485
Giustinian, Federico, 386, 387
Giusto, E., *349*
Glauser, F., *106*
Gligora, F., *470*
Goldin Folena, D., *531*
Golinelli, P., *452*
Gollwitzer, H., *182*
Golubovich, G., *345*, *353*, *354*
Gomito, Martuccio, 374
Gonthier, N., *336*
Gonzalez Hurtebise, E., *440*
González, S., *441*
Gorni, G., *505*
Gorricio, Gaspare, 157
Gottlicher, A., *486*
Gousset, M.Th., *189*, *191*, *192*
Graboïs, A., *512*, *539*, *541*, *543*, *545*, *548*, *557*, *563*
Graf, A., *415*, *503*, *507*
Grati, A., *262*
Graus, F., *62*
Greci, R., *305*, *306*, *320*
Green, D.H., *302*
Grégoire, F., *493*
Gregorio di Tours, scrittore, 500
Gregorio II, papa, *346*
Gregorio III, papa, *346*
Gregorio Magno, papa, *346*, 477, 500
Gregorio XI, papa, 357
Gregorio, maestro, 542, 558
Gregory, T., *499*
Greppi, C., *250*
Grignani, M.A., *497*, 505
Grossato, A., *510*
Grundmann, H., *347*
Guadalupi, G., *493*
Gualtieri, P., *546*
Guarionex, re indio, 157
Guasti, C., *349*
Guenée, B., *166*, *187*
Guéret-Laferté, M., *510*
Guerin dalle Mese, J., *512*
Guglielmi, N., *541*, *542*
Guglielminetti, M., *515*
Guglielmo da Baskerville, personaggio letterario, 164
Guglielmo da Casale, generale, *342*
Guglielmo di Rubruck, *349*, *351*, 353, 486, 515, 523
Guglielmo Raimondo di Moncada, nobile siciliano, 398
Guido da Vigevano, 254
Guido di Sandro, 213, 216
Guilfuccio di Istria, 376
Guiral, J., *370*, *436*
Guntelmo, personaggio letterario, 501
Gurevich, A.Ja., *500*
Gurrea, J., *424*
Gutenberg, Johannes, tipografo, 420
Gutton, J.P., *336*
Guyotijeannin, O., *304*, *455*
Györffy, G., *547*

"H" (Enrico di Saltray?), monaco cistercense, 497, 501
Haas, A., *502*
Häfner, A., *104*
Hägermann, D., *103*, *110*
Hale, J.R., *237*
Hall, Joseph, 1
Hallam, E., *8*
Hallinger, K., *474*
Halm, Ch. , *164*
Hamilton, B., *508*
Hanawalt, B.A., *188*
Harf-Lancner, L., *495*, 496
Harrison, William, 24
Härtel, R., *184*
Hartung, F., *170*
Haskins, C.H., *302*, *304*, *313*
Hassler, C.D., *45*
Hay, D., *240*
Heckmann, M.L., *189*
Heers, J., *39*, *41*, *48*, *132*, *312*, *334*, *371*, *387*, *389*, *391*, *519*
Heger, H., *177*
Heidenreich, B., *170*
Heit, A., *169*
Henderson, J., *321*
Henning, F.W., *111*
Herman, principe polacco, 88

Hernandez, J., *396*
Herrmann-Mascard, N., *77*, *80*
Heyen, F.J., *99*, *181*, *184*, *489*
Higden, Ranulf, 485
Hill, J., *540*
Hindle, P.B., *22*
Hinnebusch, J.F., *349*
Hinojosa Montalvo, J., *371*
Hlavácek, I., *169*, *173*, *180*
Hledíková, Z., *77*
Hoensch, J.K, *181*
Hoffmann-Nowotny, H.-J., *168*
Hofmann, H., *482*
Hotman de Villiers, J., *281*
Hrdina, J., *75*, *82*
Huci, A., *440*
Hugger, P., *187*
Huici, A., *444*
Huntemann, U., *360*
Hurtado, V., *423*, *424*, *425*, *427*, *428*, *429*, *434*
Huschenbett, D., *164*, *189*
Hyde, J.K., *306*

Iacopo da Varazze, scrittore, *416*
Iannella, C., *524*
Ibn Battutah, scrittore, 14
Ilardi, V., *274*
Ilari, A., *17*
Ilarino da Milano, *357*
Ilario, prete, *348*
Imbriaco, Ughetto, 207
Imhaus, B., *320*
Infurna, M., *509*
Innocenzo III, papa, *350*
Innocenzo IV, papa, 347, 352
Innocenzo VIII, papa, 363
Insabato, E., *329*, *335*
Iolanda principessa della Grande Polonia, 63
Iovino, Maria, *286*
Iradiel, P., *437*
Iranzo, María Teresa, 424, *430*, *432*, *434*, *435*, *436*, *441*, *443*, *444*
Isabella I, regina di Castiglia e d'Aragona, *126*, *133*, 149, 161
Isabella di Baviera, 491
Isabella di Francia, regina, moglie di Edoardo II, 488
Isacco, personaggio biblico, 4, *478*
Isidoro di Siviglia, scrittore, 504, *507*, 509
Isnel, P., *457*, *459*
Ivano, personaggio letterario, 451

Jacoby, D., *129*
Jacopo d'Angelo da Scarperia, 511
Jacopo da Verona, 53, 54, 56
Jacquot, J., *187*
Jaenig, K., *60*
Jaeschke, K.U., *184*
Jakob, M., *532*
Jakobson, Roman, 519
Jankuhn, H., *107*
Jantotus de Niça, 392
Jappe Alberts, W., *179*
Jaritz, G., *164*
Jäschke, K.-U., *167*
Jean de Bourgogne, vedi Mandeville, John
Jean de Mandeville, vedi Mandeville, John
Jean le Long, 486
Jean, G., *495*
Jeannin, P., *450*
Jelacic, A., *540*
Jens, W., *165*
Jiménez de la Espada, M., *513*
Joabarba (o Garsialatras), padrone di nave, 377
Joachim, E., *27*
Joanek, P., *178*
Joaninus di Rapallo, 392
Joannou, P.P., *340*, *342*
Johan di Moneglia, 394
Johanek, P., *173*
Johann von Venningen, vescovo, 178
Joinville, Jean de, cronista, 486
Jones, C., *321*
Joris, A., *460*, *461*
Josi, E., *412*
Juan, F., *496*
Julia, D., *313*
Jung, J., *20*
Junger, Heinrich, 449
Jungot, G., *423*
Jusserand, J.J., *346*
Jusué, C., *423*

Kaksnitz, R., *78*
Kammel, F.M., *70*
Käppeli, Th., *341*, *342*, *343*, *354*, *355*, *356*

Kappler, C., *498, 507, 509*
Karkucińska, W., *73*
Kavka, F., *80*
Keats Rohan, K.S.B., *314*
Kedar, B.Z., *180, 548*
Kehrer, H., *482*
Keiser, R., *93*
Kempe, Margery, 554
Kessel, V., *184*
Kibre, P., *306, 307*
Kimmig, W., *107*
Kish, S., *228*
Klaniczay, Gabor, *59, 62, 63, 87*, 88
Klapisch-Zuber, Ch., *241*
Koch, R., *110*
Köhler, E., *494, 495*
Konigson, E., *187*
Körner, M., *456*
Kosi, M., *166*
Köster, K., *85, 407, 408, 411, 417, 418, 420*
Kostowski, J., *87*
Kraack, D., *181*
Krasa, J., *487*
Krautheimer, R., *491*
Krieger, K.F., *172*
Kriss-Rettenbeck, L., *93, 409, 482*
Krochalis, L., *538*
Krüger, H., *21, 22*
Ktrzyński, W., *73*
Kuebler, B., *509*
Kurt, M., *167*
Kłapkowski, W., *75*
Kłoczowski, J., *59*

Labande, E.-R., *466, 472, 345*
Lacarra, J.M., *423, 432, 538*
Lacassin, F., *495*
Lacaze, C., *487*
Ladislao I, re d'Ungheria, *547*
Ladislao VII Jagellone, re d'Ungheria, 88
Laerte, personaggio mitologico, 504
Laliena, C., *424*
Lammel, L., *70*
Lanciani, G., *494*
Landi, famiglia, *262*
Landi, A., *493*
Lando, conte, *246*
Lane, F.C., 195, *197*, 211, *333, 387, 397*
Lanfranco di Pavia, 304
Lanza, A., *400*
Lanza, D., *494*
Läpple, A., *79*
Lasic, D., *359*
Lasłowsky, E., *68, 76*
Latini, Brunetto, scrittore, 500
Latouche, R., *304*
Laureilhe, M.T., *349*
Law, J., *240*
Le Goff, Jacques, 301, *302, 304, 312, 315, 355, 451, 452, 494, 497, 501*, 502, *503, 508*
Le Rider, P., *494*
Le Roy Ladurie, E., *458*
Leccisotti, T., *341, 343*
Lecco, M., *496, 499, 502*
Leclercq, J., *7, 466*
Lecoq, D., *484*
Lecouteux, C., *494, 498*
Leed, E.J., *3, 4, 518*
Legner, A., *78, 80*
Lehoux, F., *187*
Lemaitre, J.L., *343*
Lemizio, giudice padovano, 312
Leonardi, Claudio, *340, 351*, 520, *538*
Leonardo da Vinci, artista e scienziato, *228*
Leone di Napoli, scrittore, *509*
Lerz, N., *280*
Letteron, Abbé, *377*
Letts, M., *486*
Leucius, personaggio letterario, 503
Leuker, M., *189*
Leverotti, F., *258, 270, 275*
Levi, E., *495*
Levison, W., *499*
Levy, E., *270*
Leydi, S., *265*
Leśniewska, D., *77, 80*
Liborio, M., *508*
Liebermann, F., *23*
Linars, Arnau, 392
Little, A.G., *348*
Livio, Tito, scrittore, 525
Livorni, E., *316*
Lo Monaco, F., *515*, 521, 522, *525, 526, 527*, 529, *530*
Łokietek, Ladislao, 64
Lombardo, G., *371*
Lombatti, A., *408*
Longhi, Roberto, 481

Longo, O., *494*
Longprè, E., *358*
Lopez Alonso, C., *336*
López Pérez, M.D., *371, 372, 373, 384, 393, 394, 395, 399*
Lopez, R.S., 7, *196*, 202, *227, 229, 250, 371, 372*, 388
Lorenzetti, Ambrogio, pittore, 487
Lorenzo d'Aquileia, 313
Lorenzo del Portogallo, frate, 352
Lotario III, imperatore, 32
Löwener, M., *169*
Luca, evangelista e santo, 101
Lucano, Marco Anneo, poeta, 525
Luce, S., *461*
Lucia, giovinetta, 216
Luciano di Samosata, scrittore, 495
Lucio III, papa, 547
Ludolf di Sagan, 75
Ludovico IV il Bavaro, imperatore, *99*, 170, 164, 173, 174
Ludovico I il Germanico, re, *99*
Ludwig, K.H., *331*
Luigi IX, re di Francia, 28, 351, 353
Luigi XI, re di Francia, 263
Lumbroso, G., *521*
Lund, N., *109*
Lungarotti, M.C., *351, 520*
Lussemburgo, dinastia, 173
Luttrell, Geoffrey, 488
Luzzanca Caraci, I., *154*
Luzzatto, G., 197

Mabillon, Jean, 168, *169*
Maccarrone, M., *345, 346, 350*
Machiavelli, Niccolò, politico e letterato, 245
Mączat, A., *555*
Madariaga, 152
Madonna, M.L., *407*
Maestro dell'Osservanza, 481
Maestro della *Historia Scolástica*, 121, 150
Maestro *Thetmarus*, *10*
Magallón, M.A., *423, 430*
Magellano, Ferdinando, 145,157
Magi, re, personaggi biblici, 64, 88, 412, 470, 482, 489, 490, 491
Magnus, re dei Tartari, 352
Magnússon, T., *167*
Magone, personaggio letterario, 530
Magoun, F.P., *20*
Maineri, Danese, 228, 230
Makris, G., *114*
Malamut, E., *540*
Malatesta, famiglia, *234, 262*
Malatesta, Sigismondo, 236, 237, 238
Malavolta, Giovanni, *235*, 237
Mâle, E., *490*
Maleczek, Werner, 300
Maletta, Alberico, *280*
Mallett, Michael, *41, 42, 46, 220, 225, 227, 236, 237, 238*, 246, *250, 254*, 258, *260*
Manca, C., *390*
Mancini, I., *16*
Mandelli, Giovanni, 521, 523
Mandeville, John, personaggio letterario, 14, 486, 514, 515
Manetti, Giannozzo, 280
Manfredi da Vercelli, 358
Manfredi, V., *506*
Manguel, A., *493*
Manikowska, H., *61, 69, 72, 75, 76*
Manno d'Albizzo, 217
Mannori, L., *231*
Manselli, R., *112*
Mansi, G., *80*
Manuel, F.E., *495*
Manzio, giudice padovano, 309
Maometto II, sultano, 129
Maometto, profeta, 127, 499, 557
Marabotti, Antonio, 221
Marchena, Antonio, 131
Marchese, P., *503*
Marco da Treviso, frate, *340*
Marco, evangelista e santo, 56
Marese, Giovanni, 380, 381, 382
Margaroli, P., *267*
Margetts, J., *164, 189*
Margherita di Francia, moglie di Edoardo I, re d'Inghilterra, 488
Margherita di Sicilia, albergatrice, 15, 354
Margolin, J.C., *450, 514*
Margue, Michel, 180, *184*
Maria di Francia, poetessa, 495, *497*
Maria, regina di Sicilia (XIV sec.), *393*
Mariano da Firenze, *357*
Mariano da Siena, *50, 552, 553, 555, 556, 561*
Marino da Montesanto, notaio, *362*, 365

Marquès, J., *424*
Marquet, Antoni, 392
Martelli, M., *520*
Martellotti, G., *525, 530*
Martène, E., *470, 471, 473*
Martín Ducque, A.J., *166, 423*
Martin, V., *360*
Martino V, papa, 356, 357, 358, 359
Martino, re di Sicilia, 377
Marziano Capella, scrittore, 506, *507*
Masaccio (Tommaso di Giovanni di Mone Cassai), 217
Masoero, M., *509*
Masolino da Panicale (Tommaso di Cristoforo Fini), 217
Massimiano, Marco Aurelio Valerio, imperatore, *413*
Masuccio Salernitano, scrittore, 456
Matsuki, E., *540*
Matteo da Capua, *244*
Matteo, apostolo, evangelista e santo, 93, 486
Mattingly, Garrett, 267
Mattioli, N., *345*
Mauro, A., *456*
Mayer, H.E., *104, 548*
Mayer, Theodor, *99*, 170, 171
Mazarakis, A., *370*
Mazzali, E., *453*
Mazzara, B., *348*
Mazzi, Maria Serena, *84*, 300, *317, 319, 321, 326, 327, 331, 447, 497*, 512, *513, 557*
Mazzotti, S., *235*
Mecchia, R., *493*
Medici, famiglia, 223
Medici, Lorenzo, detto il Magnifico, 220, *222*, 310, 333
Meersseman, G.G., *357*
Megastene, storico, 508
Mehmed, vedi Maometto
Meier, P.L., *70*
Meisner, H., *61*
Mela, Pomponio, geografo, 525
Melga, M., *345*
Melis, F., *214*, 216, *381, 382, 398, 437*
Memling, Hans, 223
Mendès, Ch., *544*
Menestò, E., *339, 351, 519, 520, 522, 538, 539, 541, 542*
Menghi, M., *496*
Menghin, W., *167*
Merlet, L., *416*
Merlo, G., *12*
Mersiowsky, M., *177, 180, 189*
Meslin, M., *494*
Mesqui, Jean, *30, 31*, 442
Mesullam da Volterra, 386, 387
Meyer, J., *232, 258*
Meyer, K., *463*
Miccoli, G., *11*
Micha, A., *499, 501*
Micheau, F., *544*
Michele da Cesena, frate, 357
Michele da Spello, 348
Michele, arcangelo, personaggio biblico, 467
Michiel, Giovanni, 310
Miglio, A., *542*
Miglio, M., *17, 542*
Milani, C., *468*
Miller, K., *484*
Miltenberger, F., *356*
Minerva, N., *495*
Miranda, F., *423*
Miret y Sans, J., *440*
Moeller, E. Edmond, *476, 478*
Möhler, G., *93, 409, 482*
Mohrmann, C., *525*
Molà, L., *325*
Molitor, S., *28*
Mollat, G., *357*
Mollat, Michel, *39, 104, 114, 320, 321, 349, 351, 371, 373, 375*, 384, *486*
Molteni, F., *406, 416*
Momigliano Lepschy, A.L., *44, 369, 552*
Mommsen, Th., *509*
Monesi, E., *506*
Monga, L., *223*
Möngke, gran khan, 353
Moniz Perestrello, Felipa, 131
Monneret de Villard, U., *46*
Montanari, M., *452*
Montesano, M., *516*
Monti, A., *228*
Monticone, A., *364*
Monzio Compagnoni, G., *13*
Moraldi, L., *493*
Morales, R., *424*
Morandi, P., *1*
Moraw, Peter, 163, 165, 168, *170, 172, 178, 233*

Morenzoni, F., *456*
Moretti, G., *504*
Moretti, I., *20*
Morgan, N.J., *485*
Moriale, frate, *246*
Moro, P., *471*
Morrison, S.E., *519*
Mösander, K., *187*
Mosè, personaggio biblico, 4, 485
Moser, Lucas, 481
Moser, P., *98*
Mosselmans, N., *188*
Motzo, B.R., *42*
Moulin, L., 300, *302*, 309, *310, 311, 314, 315*
Mozzarelli, C., *228, 231*
Mueller, R.C., *325*
Müller, A., *164*
Münster, Sebastian, 119
Muntaner, Ramon, 375
Muratori, L.A., *246*
Murray, J.-M., *188*
Musca, G., *3, 371*
Muzzarelli, M.G., *321*

Nada Patrone, A.M., *250*, 302
Nadi, Gaspare, *319*
Nakamura, Y., *540*
Nanna, giovinetta, 216
Nardella, C., *542, 558*
Nardi, P., *307*
Naso, Irma, *250, 307*
Nason, V., *521*
Nazarí, famiglia, 129
Neitmann, K., *178*
Nejrotti, C., *494*
Neri, F., *530*
Nerone, Lucio Domizio, imperatore, 121
Neukirch, D., *163, 164, 233*
Nevolone, beato, *551*
Nickel, A., *70*
Nicola di Munkathvera, 20
Nicolao *de Amelia*, frate, *355*
Nicolás de Lira, 121
Nicolay, G., *307*
Nicole, Petro, 367
Nicolò V, papa, 359
Niederstätter, A., *187*
Nigri, R., *314*
Nijsten, G., *188*
Niño, Pero, conte di Buelna, 377, 378, 379
Nogent, 302
Nolte, C., *181*
Nori, G., *561*
Nunziante, E., 233, *234, 236, 237, 238, 241, 242, 244, 248, 253*
Nussbaum, N., *104*

Odorico da Pordenone (Odorico Mattiuzzi), 124, *351*, 486, 507, 515
Odrowąż, Jacek, 63
Ohler, Norbert, VIII, 6, *62, 91, 93, 95, 98, 105, 117, 119*, 163, *227, 231, 258, 260, 403, 409, 420, 421, 423, 447*, 483, *484, 553, 556*
Oldoni, M., *304, 495*
Olgiati, G., *376*
Olivieri, D., *14, 33*
Olschki, L., *496*
Omero, scrittore, 506
Onorio di Autun, 504, *509*
Onorio I, papa, 477
Oppl, F., *169, 228*
Ordeig, R., *424*
Origo, I., *334*
Origone, S., *127*
Orsini, famiglia, 241, 249
Orsini, Napoleone, 241
Orsini, Roberto, 241
Ortalli, G., *302, 314*
Ossola, C., *494*
Ostuni, G., *254*
Otlone di Sankt Emmeran, 501
Ott, N.H., *189*
Ott-Koptschalijski, C., *119*
Ottaviano Augusto, imperatore, 530
Ottocaro Přemysl I, re di Boemia, 63
Ottone I, imperatore, *273*
Ottone III, imperatore, 88
Oursel, R., *423, 466, 467*
Ovando, governatore, 157, 159
Owein, cavaliere, 501
Owst, G.R., *341*

Pacca, V., *520, 532*
Pacetti, D., *345, 358*
Pacini, A., *262*
Pacini, G.P., *357*
Padoan, G., *505*
Paganino di Mare, corsaro, 374
Pagliaro, A., *505*
Pagnani, G., *341*
Pallavicino, Giovan Francesco, *262*

Palmer, M., *544, 563*
Palumbo, G., *403, 404, 406, 411, 416, 419, 420, 554*
Palumbo, P.F., *207*
Pandimiglio, L., *217*
Pandzić, B., *357*
Panella, I.E., *353*
Panero, F., *334*
Pani Ermini, L., *467*
Panigarola, G.P., *279, 281*
Pansin, G., *36*
Paolella, A., *522*
Paoletti, A., *495*
Paolo, apostolo e santo, 4, 16, *408*, 465, 471, 486, 499, 503
Paolocci, C., *465*
Paolucci, G., *337*
Paolucci, R., *346*
Paravicini Bagliani, A., *303*
Paravicini, Warner, *60 164, 166, 167, 170, 178*, 181, *182, 187*
Paravicini-Bagliani, Agostino, 175, *498*
Parcianello, F., *448, 449*
Parente, F., *539*
Paris, Matteo, 486, 497, 501
Parker, Geoffrey, *245, 253*, 259, *265*
Parks, G.B., *168*
Parsifal, personaggio letterario, 451
Parsons, E.J.S., *21*
Pasqual, Barthomeu, *386*
Pasqual, Guillem, *386*
Pasqual, Ramon, *386*
Patch, H.R., *498*
Patze, H., *166, 178*
Paul, J., *356*
Pauler, R., *180*
Paulus, N., *340*
Pauly, M., *180*
Paviot, J., *396*
Pavoni, R., *206*
Pawlaczyk, A., *73*
Paye, Harry, *379*
Pélissier, L.G., *251*
Pellegrini, L., *343*
Pelliot, P., *352*
Penco, G., *475*
Percival, A., *167*
Perivoli, Iacopo, 210
Perosa, A., *558*
Persona, *Gobellinus*, *359*
Pertusi, A., *496*
Petech, L., *351, 352, 353, 520*
Petersohn, J., *62*
Petr, J., *87*
Petralia, Giuseppe, 257
Petrarca, famiglia, *521*
Petrarca, Francesco, 14, 515, 518, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, *527*, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536
Petrarca, Gherardo, 532
Petrignani, S., *494*
Petrucciani, A., *495*
Petti Balbi, G., *302, 307, 371*, 391, *392, 397, 451, 544*
Peyer, Hans Conrad, VII, 5, 6, *106, 163, 170, 186, 196, 273*, 300, *447, 448, 550*
Pezzini, I., *498*
Pfister, M., *278*
Piasti, famiglia, 64
Picard, Ch., *372*
Picasso, G., *465, 473, 475*
Piccinino, Giacomo, conte, 234, 235, 236, 237, 239, 240, 241, 242, 243, 247, 248, 253, 254, 257, *258, 260*
Piccolomini, Enea Silvio (poi papa Pio II), 130
Piccolpasso, P., *361*
Picone, M., *498*
Pieri, Piero, 259, *262*
Pietro di Celle (o di San Bernardo), cronista, *302*
Pietro di Napoli, vivandiere, 270, *271*
Pietro I, re di Cipro, 15
Pietro III il Grande, re d'Aragona, 433, *440, 441*, 455, *532(?)*
Pietro il Venerabile, religioso, 501
Pietro IV il Ceremonioso, re d'Aragona, 389, 390, 395, 438, 441
Pietro l'Eremita (o Pietro d'Amiens), monaco, 8
Pietro, apostolo, papa e santo, 16, *408*, 471, 486, 564, 565
Pilato, Ponzio, prefetto romano, 490
Piñero, M.D., *426*
Pini, Antonio Ivan, *302, 305, 306, 309*, 301, *311, 312, 315*
Pini, Teseo, *344*, 361, 363
Pinto, G., *330, 336, 337, 546, 556*
Pinzon, famiglia, *133*
Pinzón, Martin Alonzo, 132, 519

Pio II papa, vedi Piccolomini, Enea Silvio
Pio III, papa, 161
Pioletti, A., *494*
Pipino, Francesco, 137
Pirenne, Henri, 6, *31*, 166
Pirillo, Paolo, *50, 228, 235, 552*
Pirri, P., *361*
Pistarino, Geo, VIII, 7, *124, 127, 129, 131, 133, 142, 147, 148, 159, 371, 376, 508, 552*
Pittaluga, S., *93*
Pitti, Bonaccorso, 451
Pittner, F., *419*
Pladevall, A., *441*
Platone, filosofo, 14, 495
Platter, Th., *93, 310*, 457, *458*
Plinio il Vecchio, scrittore, 121, *506, 507*, 508, 509, 523, 525
Plutarco, scrittore, 288
Poirion, D., *495*
Polaczkówna, H., *85*
Polo, famiglia, 124
Polo, Marco, 14, 124, 132, 135, 137, 138, 139, 140, 141, 148, 160, 200, 202, 400, 486, 510, *514*, 515, 523
Polonio, V., *206*
Polticchia, R., *349*
Pompeo Magno, Gneo, politico, 530
Ponchiroli, D., *202*
Ponsich, P., *429*
Ponticelli Conti, A., *542*
Porta, G., *17*
Portinari, Tommaso, 223
Postan, M., *207*
Pou y Martì, *354*
Poulet, D., *461*
Pousson, Jean-Pierre, *320*
Powicke, F.M., *306*
Prandota, vescovo di Cracovia, 71, 72, 73
Prawer, Joshua, *545, 548, 552, 562*
Praz, Mario, 517, 525
Predelli, R., *51*
Prete Gianni (o Presto Gianni), sovrano leggendario, 3, 161, 507, *508*, 515, 519
Prete, Ugolino, 348
Prevenier, W., *189*
Principe Nero, vedi Edoardo figlio di Edoardo III d'Inghilterra
Prinz, F., *466*
Probi, Giovanni, canonico, 367
Prodi, P., *269, 340*
Przeździecki, A., *71*
Pseudo Callistene, *508, 509*
Pseudo Longino, *292*
Pseudo Matteo, 485
Puig i Puig, S., *356*
Putzulu, E., *371, 384*

Qalawûn, sultano, 353
Quaglia, L., *456*
Quartino, L., *504*
Queller, D.E., *269*
Quetsch, F.H., *110*
Quondam, A., *498*

Rabano Mauro, erudito, religioso, 509
Racine, P., *198, 228, 252*
Raffaele, arcangelo, personaggio biblico, 485
Ragionieri, G., *17*
Ragosta, R., *369*
Ramírez, E., *423*
Rapp, A., *491*
Rapp, F., *553*
Rashdall, H., *306*
Rautrio di Piombino, *148*
Raveggi, S., *319*
Raymond, A., *529*
Raynaud, G., *447*
Régnier-Bohler, D., *497*
Reichert, F., *164, 351*
Remperto, discepolo di sant'Ascario, 501
Renato I il Buono, d'Angiò, duca e conte, 127
Renouard, Y., 207, 208, *270, 273*
Reumont, A., *269*
Revel, J., *313*
Reyerson, K.L., *188*
Reynaud, N., *189*
Riant Didier, P.E., *416*
Ricardus, canonico di Londra, *9*
Riccardo I Cuor di Leone, re d'Inghilterra, 9
Ricci, C., *319*
Ricci, P.G., *525*
Ricciardo da Chinzica, 374
Riccoldo da Monte di Croce, *353*
Richard, Jean, *49, 53, 351, 369, 450, 465, 498*, 511, *513, 522, 538, 548*

Richental, Ulrich, *104*, 108
Richero di Saint Remy, monaco, 273, 304, 311
Riedmann, J., *180*, *458*
Riera-Melis, A., *428*, *433*, *442*
Rigaux, D., *419*
Riis, Th., *115*
Rimoldi, A., *5*
Rindfleisch, Piotr, 61
Rinuccini, Alessandro di Filippo, *44*, *50*, *54*, 335, *555*, *561*
Riu, Manuel, 424, *425*, *426*, *428*, *429*, *434*, *441*, *443*, *444*
Roberg, B., *352*
Roberto I il Saggio, d'Angiò, re di Napoli, 15, 354, 533
Roberto, conte di Clermont e figlio di Luigi IX, 28
Roberto, mercante, *428*
Rocca, G., *343*
Roccatagliata, A., *387*
Rocchetta, A., *50*
Rocha, P.R., *550*
Röcker, B., *93*
Rodger, N.A.M., *396*
Rodolfo di Coggeshall, 501
Rodolfo I d'Asburgo, re di Germania, 170
Rodrigo *de Escobedo*, 134
Rodrigo *de Luna*, 398
Rodrigo *de Triana*, 133
Rodrigo *de Xerez*, 135
Roger *de Flor*, 375, 376
Roger, N.A.M., *378*
Röhricht, R., *61*, *85*
Roldán, Francisco, 157
Roldán, M., *423*
Roma, G., *50*
Romano, A., *307*, *308*
Romano, G., *491*
Rombai, L., *35*
Romestan, G., *429*, *430*, *431*, *436*, *437*
Roncaglia, M., *353*
Ronchi, G., *523*
Rosa, F., *495*
Rosenfeld, H.F., *482*
Ross, D.A.J., *482*
Rossetti, G., *12*, *320*
Rossi Testa, R., *500*
Rossi, Giacomo di Piermaria, *243*
Rossi, V., *14*, *532*
Rossiaud, M., *110*
Rotondi Secchi Tarugi, L., *302*
Roux, J.P., *349*
Rovira, M., *441*, *443*
Rowling, M., *167*
Rozpędowski, J., *87*
Rubió i Lluch, A., *376*
Rucellai, Giovanni, 558
Ruddock, A.A., *52*
Rufo, C., *508*
Rufolo, Landolfo, 374
Ruggero di Wendower, 501
Runciman, S., *353*
Rusconi, R., *358*
Rustichello da Pisa, scrittore, 200, 510, 523
Ryan, W.F., *540*

Sabatier, P., *348*
Šabouk, S., *87*
Sacchetti, Franco, scrittore, *290*, 328, 337
Saccone, C., *500*
Sacerdoti, A., *51*
Sala, Guillem, 393
Salerno, L., *305*
Salgari, Emilio, scrittore, 511
Salimbene da Parma (soprannome di Salimbene de Adam), *355*, *356*, *455*, *532*, 565
Salimbeni, Jacopo, 515
Salmon, A., *28*
Salmon, Pierre, 482
Salomè, personaggio biblico, 417
Salomea, principessa dei Piasti e regina di Hali, 63, 68
Salvadori, P., *333*
Salvestrini, F., *546*
san Bartolomeo, 72
san Benedetto, 5
san Bernardino, *358*
san Bonaventura, *339*
san Bonifacio, 346
san Brandano, 505
san Cirillo, 346
san Colombano, 466
san Cristoforo, 99, 482
san Floriano, 63
san Galgano, 502
san Gaudenzio, 63
san Giovanni da Capistrano, 77

san Giovanni di Kęty, 71
san Giuliano, 99
san Ladislao, 88
san Lodovico d'Angiò, 88
san Luigi, 77
san Metodio, 346
san Nicola, 61
san Patrizio, 503
san Raffaele, 470
san Salvo, vescovo di Albi, 500
san Stanislao, 63, 64, 67, 68, 71, 72, 88
san Torquato, 476
san Vincenzo, 63
Sanchez Adell, J., *437*
Sanchéz Martinéz, M., *371*, *394*, *395*
Sánchez Usón, M.J., *430*
Sánchiz, C., *441*
Sancia di Majorca, regina, moglie di Roberto I, re di Napoli, 15, 354
Sanguinetti, B.R., *14*
Sanmartí, E., *423*
Sannia Nowé, L., *374*
Sanseverino, da, Jacopo, 515
Sanseverino, Roberto, *237*, 244
sant'Adalberto, 63, 64
sant'Adriano, 413
sant'Agnese di Boemia, 63
sant'Anscario, monaco e vescovo, 501
sant'Antonino, martire, 468
sant'Antonio, 481
sant'Emerico, 88
sant'Isidoro, 150
santa Barbara, 61
santa Bona, 551
santa Brigida, 77, 410
santa Chiara d'Assisi, 554
santa Edvige di Slesia, 62, 63, 64, 72
santa Elisabetta di Turingia (d'Ungheria), vedi Elisabetta di Turingia (d'Ungheria), regina e santa
santa Margherita d'Ungheria, 63, 88
santa Paola, 525
santa Teresa, *407*
Santagata, M., *520*
Santandreu, M.D., *434*
Santarcangeli, P., *498*, *499*
Santifaller, L., *78*
Sanudo, Marin, poligrafo, 54
Sanz, J., *377*
Sapegno, N., *530*
Sapori, A., *210*
Sarasa, E., *436*, *437*
Sardella, P., *46*
Sardo, Ranieri, 324
Sasse Tateo, B., *302*
Savary, garzone, 326
Scalia, G., *356*, *455*
Scaligeri, famiglia, 175
Scaraffia, L., *497*
Scarsella, A., *494*
Schaefer, C., *189*
Scheuerbrandt, A., *93*
Schiavo, Marco, *385*
Schieffer, R., *170*
Schiffner, C., *103*
Schmeller, J., *85*
Schmitt, C., *349*
Schnall, U., *109*, *111*, *114*, *115*
Schneider, F., *182*
Schneider, H., *110*
Schnyder, W., *450*, *461*, *463*
Schoos, J., *181*
Schubert, E., *164*, *172*
Schulte, A., *450*, *461*
Schulz, K., *170*, *182*
Schulz, U., *170*
Schütte, U., *187*
Scilace di Carianda, 508
Scivoletto, N., *532*
Sclafert, T., *457*
Scmugge, L., *186*
Secall, G., *424*
Secchi Tarugi, L., *509*
Segre, C., *374*, *495*, *523*
Seibt, F., *175*
Seidenfuss, H.S., *106*
Seleuco I Nicatore, generale poi sovrano, 508
Seltmann, I., *170*
Senatore, F., *234*, *240*, *257*, *273*, *275*, *276*, *282*, *285*
Seneca, Lucio Anneo, filosofo, 121, 151, 504
Sensi, Mario, 15, *16*, *357*, *359*
Sercambi, Giovanni, scrittore, 321, 447, 449, 452, 453, *552*, 564
Sergi, G., *228*, *464*
Sermini, Gentile, scrittore, *337*
Serra, J., *428*
Serra, R., *434*
Servio, 525
Sesma, J.A., *431*, *436*, *437*

Sestan, E., *279*, *281*
Sette, arcivescovo di Genova, *535*
Sette, Guido, 535
Settis Frugoni, C., vedi Frugoni, Chiara
Sforza di Pesaro, famiglia, 234
Sforza di Pesaro, Alessandro, comandante, 235, *237*, 239, 241, *242*, 248, *250*, 255, 257
Sforza, famiglia, *228*, 229, 242, 256
Sforza, Francesco I, duca di Milano, 228, 237, 240, 252, 255, 257, 261, *271*, 274, *281*
Sforza, Galeazzo Maria, duca di Milano, 252, *281*
Sforza, Ludovico, duca, *264*
Sgubbi, D., *551*
Shell, J., *228*
Shiffers, H., *80*
Sibilla Picena, profetessa, 516
Sickel, Theodor, 169
Sigerico, arcivescovo di Canterbury, 20
Sigismondo di Lussemburgo, imperatore, 181
Signot, Jacques, *250*
Silvano, G., *308*
Silveberg, R., *508*, *519*
Silvestre, M.L., *403*, *404*, *554*
Silvestro II, papa (Gerberto d'Aurillac), 304
Simbula, P.F., *369*, *371*, *377*, *384*, *389*, *390*, *391*, *393*, *395*, *396*, *399*, *400*
Simler, Josias, *251*
Simon de Cramaud, vescovo di Poitiers, 453
Simon, J.A., *412*, *416*
Simón, beato, 121
Simone da Spoleto, *240*, *255*, 258
Simone, apostolo e santo, 486
Simonetta, Andrea, *276*
Simonetta, Bonifacio, *276*, *277*
Simonetta, Cicco, *271*, 275, *276*
Simonetta, G., *276*
Sinicropi, G., *321*, *447*, *552*
Sinor, D., *352*
Sisto IV, papa, 149, *278*, *340*
Smail, R.C., *548*
Smola, G., *184*
Snoek, G.J.C., *77*
Sofia di Filippo degli Arcangeli, 15
Soldevila, F., *438*
Soldi Rondinini, G., *280*, *281*, *462*
Soler, A., *441*, *443*
Solini, C.I., *509*
Solino, Gaio Giulio, geografo, 504, *506*, *507*, 509
Solmi, A., *32*
Solmi, S., *202*, *493*
Sombart, W., *103*, *105*, *106*, *110*, *111*, *115*, *118*
Soranzo, G., *276*, *351*
Sottili, A., *313*
Spieß, K.-H., *164*, *165*, *181*, *182*
Spinola, famiglia, 229, 230
Spinola, Gaspare, 393
Spinola, Niccolozzo, 207
Stachnik, R., *74*
Staedler, E., *356*
Stalley, R., *556*
Stammler, W., *482*
Starnawska, M., *86*
Stary, G., *497*
Steane, J., *167*
Stefano I, duca poi re d'Ungheria e santo, *546*
Stefano, santo e martire, 88
Stella, A., *35*
Stella, M., *403*
Stendhal (Marie-Henry Beyle), scrittore, 517
Stenzel, G.A., *74*
Stoldo di Lorenzo, 216
Stones, A., *538*
Stoob, Heinz, 173
Stopani, R., *20*, *21*, *450*, *455*, *460*
Stoppani, A., *419*
Storini, M.C., *494*, *495*
Strabone, storico e geografo, 150
Streich, B., *178*
Streich, G., *178*
Strozzi, Antonio, *276*
Strozzi, Girolamo, 222, 223
Stubbs, W., *542*
Sturm, H., *174*
Sulislao, canonico polacco, 309
Sumption, J., *545*, *564*
Surdich, F., *505*
Svetonio Tranquillo, Gaio, scrittore, 288, 525
Szabó, Thomas, *24*, *32*, *34*, *35*, *36*, *103*, *106*, *227*, *228*, *231*, *265*, *448*, *449*, *451*, *457*, *458*, *462*, 463, *464*
Säfer, K.H., *60*

Szovák, K., *63*
Szücs, J., *59*

Tafur, Pero, 401, 402
Tangheroni, Marco, *369*, *372*, *383*, *397*, *398*, *523*, *528*, *544*, *545*
Tannhäuser, personaggio letterario, 516
Tanoni, I., *419*
Tarascó, Bernat, *380*
Tardiola, G., *498*, *499*, *501*, *505*, *507*, *508*, *509*
Täubrich, H.C., *104*
Taviani, P.E., *121*, 123, *127*, *128*, *129*, 130, *131*, *132*, *133*, 137, *157*, *497*
Taylor, E.G.R., *43*
Taylor, J., *486*
Telemaco, personaggio letterario, 3
Tenenti, Alberto, *195*, *370*, *371*, 372, *382*, *384*, 385, *386*, *388*, *396*, *397*, *504*
Tenfelde, K., *186*, *187*
Terrosu Asole, A., *43*
Tetmaro, maestro, 9
Teyssot, J., *232*
Thévenin, R., *496*
Thibaut, J.-B., *468*
Thomas de Torquemada, 149
Thomas, H., *167*
Tiberio d'Assisi, *349*
Tivollier, J., *457*, *459*
Tnugdal (o Tungdalo), scrittore, 501, 503
Toaldo, Giuseppe, 1
Tobia, personaggio biblico, 471, *478*, 485
Todorov, T., *493*
Toghan Timyr, gran khan, 124
Tolomei, famiglia, 210
Tolomei, Andrea, 210
Tolomeo da Lucca, *547*
Tolomeo, Claudio, scienziato, 121, 129, 510, 523
Tommaseo, N., *268*, *286*
Tommaso da Celano, 339
Tommaso da Kempis, 516
Tommaso, apostolo e santo, 486
Torelli, famiglia, *262*
Torelli, Cristoforo, *253*
Torelli, Marcantonio, *253*
Tornabuoni, Lucrezia, 333
Tornillo, A., *542*
Tosti Croce, M., *184*, *490*
Toubert, P., *498*
Tranfaglia, N., *388*
Trautz, F., *180*
Treville, H., *424*
Trexler, R.C., *482*
Triller, A., *74*
Trincabarili, Lorenzo, 333
Trinci, Paoluccio, 357
Trolese, F.G.B., *12*
Trombetti Budriesi, A.L., *308*
Tronci, F., *374*
Trousson, R., *495*
Tucci, Ugo, *195*, *237*, *248*, *250*, *251*, 252, *253*, *262*, *387*, *498*, *546*, *552*, *555*, *556*, *557*
Tucoo-Chala, P., *433*
Tuliani, M., *549*
Tullio vedi Cicerone, Marco Tullio
Tungdalo, vedi Tnugdal
Turchill, scrittore, 503
Turlin, avvocato, 1

Ubertino da Casale, 347
Ubieto, A., *423*
Uggeri, Giovanni, 10
Ulisse, personaggio letterario, 504, 505, 520, *521*
Umberto di Romans, 360
Unali, A., *371*, *398*
Ungaro, Malatesta, 516
Urbano II, papa, 7
Urbino, vedi Federico da Montefeltro, duca d'Urbino
Uría Riu, J., *423*, *432*, *538*
Utgés, M., *441*

Vaccari, Olimpia, *398*, 528
Vaccaro, L., *5*
Valentini, R., *542*
Valerio di Bierzo, 501
Valerio Massimo, scrittore, 525
Valerio, A., *403*, *404*, *554*
Valette, J.R., *494*
Valois, famiglia, 193, 261
Van den Brinken, A.D., *484*
Van den Wyngaert, A., *351*, *353*
Van Luyk, Benigno, 12
Van Melk, Adson, personaggio letterario, 164
Vannini Marx, A., *47*

Varanini, G.M., *232*
Varano di Camerino, famiglia, 235
Varaschin, A., *424*
Varela, C., *121*, *130*
Varela, E., *380*
Vázquez De Parga, L., *423*, *432*, *538*
Vedovato, G., *271*
Vega, J., *423*
Venceslao, IV di Lussemburgo, imperatore e re di Boemia, IX, 181, 189
Veneto, Paolo, 314
Vera, V., *423*
Verdon, J., *166*, *421*, *423*, *447*, *448*, *497*
Vergani, R., *331*
Verger, Jacques, 301, *302*, *303*, *305*, *308*, 309, *310*, *312*
Verlinden, Ch., *198*, *199*, *334*, *505*
Veronese, A., *387*
Vesconte, Pietro, 208
Vespucci, Piero, 220
Vestergaard, E., *62*
Vettori, G., *337*, *482*
Vidal, Barthomeu, 393
Vidal, J.M., *354*
Vielliard, J., *85*, *538*
Vierhaus, R., *182*
Viganò, Salvatore, 517
Vignati (da Vignate), Alberto, *262*, 263, 264, 265
Vignoso, Simone, *148*
Villani, Giovanni, cronista, 16, *17*, 389
Villani, Matteo, cronista, 338
Villani, V., *247*
Vimercati, Gaspare, *230*
Vincentello di Guilfuccio di Istria, 376, 377
Vincenzo di Beauvais, 486, 501, 504, 515
Vinyoles i Vidal, T.M., *318*
Virdis, M., *374*
Virgilio Marone, Publio, poeta, 499, 525, 535
Visconti, famiglia, 175, 272, 489
Visconti, Bernabò, *271*
Visconti, D., *233*
Visconti, Giovanni, 463
Vitolo, G., *467*
Vivaldi, fratelli, 505
Vogel, C., *469*
Vogler, K., *482*
Volta, R., *356*
Voltmer, E., *180*
Von Erzdorff, X., *163*, *164*, *233*
Von Auw, L., *354*
Von Boldensele, Wilhelm, 515
Von der Vogelweide, Walter, trovatore, 177
Von Kirchenberg, Enrico, *305*
Von Repgow, Eike, 27

Wadding, L., *340*, *347*, *357*, *358*, *359*, *364*
Waldmüller, L., *351*
Walter, F., *456*
Warner, G.F., *14*
Weber, R., *468*
Weczerka, Hugo, 166
Wefers, S., *181*
Wegener, M., *474*
Wehrmann, W., *85*
Weiland, L., *307*
Weinrich, L., *97*
Weisen, K., *178*
Wenceslao, vedi Venceslao
Weninger, P., *184*
Westpfahl, H., *74*
Wettin, famiglia, 78
Wettlaufer, J., *164*
Widder, E., *170*, *173*, *175*, *180*, *182*, *189*
Wielich, G., *461*
Wiesiołowski, J., *64*, 65, 67, *69*, *73*, *77*, *84*
Wigand di Grünberg, 98
Wil, G., *164*
Wilkinson, J., *540*
Willis, J., *506*
Wilska, M., *85*
Witkowska, Alessandra, 65, *73*, *83*
Wittelsbach, dinastia, 165
Wittkower, R., *507*, *509*
Wolf, A., *28*
Wolf, N., *181*
Wolff, Ph., *423*, *428*, *433*, *434*
Wolfger von Erla, vescovo di Passau, 175, 177, 178
Wolfger, 177, 180
Wutke, K., *85*
Wyss, R., *107*

Yarza Luaces, J., *481*
Ýehácek, L., *87*
Yolanda, vedi Iolanda principessa della Grande Polonia, 63
Yves, monaco, 487

Zaccaria, Niccolino, 207
Zaccaria, profeta, 121
Zaganelli, G., *495*, *507*, *509*, *510*, *519*
Zambon, F., *495*
Zambrini, F., *514*
Zanobi di Forese, fattore, 212, 213, 214
Zanzotto, A., *532*
Zaremska, Hanna, *59*, *61*, *89*, *453*, *459*
Zauner, P., *187*
Zeno, Ranieri, *51*
Zielińska-Melkowska, K., *61*
Zolli, P., *286*
Zordan, G., *195*
Zorn, W., *97*
Zorzi, A., *546*
Zucchetti, G., *542*
Zug Tucci, H., *455*, *460*
Zumthor, P., *498*, *515*, 532, *533*

Abbadia San Salvatore, monastero, *273*
Abeto, *364*
Abruzzo, regione, *234*, 238, 239, 241, 242, 248, 249, 253, 257
Acaia, regione, 486
Acco, 10
Acquapendente, *273*
Acri, 200, 206
Adda, fiume, 252, 254
–, –, ponte di barche sul, 254
Ademuz, 436
Adriatico, mare, 42, 163, 195, 235, 253, 383, 384, 385
Africa, 21, 100, 127, 129, 145, 146, 147, 154, 167, 196, 199, 209, 356, *373*, 384, 513, 515, 526, 529, 530, 531
Aghobio, vedi Gubbio
Agli, fiume, 442
Agro romano, regione, *364*
Aigues Mortes, 116, 198, 220
Aínsa, 435, 444
Aix-la-Chapelle, 416, 420
—, chiesa di, *416*
Alacant, *426*
Alarcón, 431
Alba, 198
Albacete, 431
Albania, 168, 264, 332
Alberese, 285
Albi, 500
Albocàsser, 437
Alcalá de Henares, 431, 433
Alcanadre, fiume, 435, 444
Alcañiz, *426*, 433, 437
Alcaraz, 431
Alcarria, regione, 431, 433
Alcira, 443
Alessandria d'Egitto, 42, 45, 46, 52, 56, 104, 150, 207, 217, 218, 225, 530
Alghero, 391, 399, 400
Almacelles, 432
Almassora, 442
Almudévar, 436
Alpi, monti, 21, 24, 85, *95*, 107, 198, 199, 216, 233, *250*, 305, 331, 356, *460*, 461
Alpujarras, las, regione, 124
Alsazia, 109, 489
Altopascio, 547
—, ospizio di San Giacomo, 112, 361, *547*
Altötting, chiesa di, 491
Alzerone, 205
Amalfi, *280*, 535, 548
Amatrice, *244*
Amazzonia, 514
America, continente, 114, 130, *161*, 167
Amiata, monte, *273*
Amiens, 414, 417, 418
—, cattedrale di, 417, *418*
Amposta, 440
Amsterdam, 95, 118
Anatolia, regione, 129, 196, 544
Ancarano, passo di, 238
Ancona, 51, 206, 220, 235
—, porto, 335
Andalusia, regione, 124, 125, 428, 430
Ande, monti, 3
Anglia, 346
Anoia, valle dell', 429, 435, 438
Antalia, golfo di, 55
Antille, isole, 224
Antona, 222
Anversa, 137, 200, 224
Anzánigo, 434
Appennini, monti, 216, 238, 248, 456, 516, 534
Aquilea, 180
Aquileia, 464
Aquisgrana, 64, 79, 83, 88, 89, 406
Aquitania, regione, 208, 428
Ara, fiume, 444
Arabia, 145, 146, 147, 514
Arabico, golfo, 149
Aragón, río, 443
Aragona, regione, 360, 390, 391, 392, 394, *426*, 427, 430, 432, 433, 434, 435, 436, 438

Arán, valle di, 435
Aravó, fiume, 444
Arborea, giudicato d', 378, 391
Arena, porto di, *254*
Arezzo, 213, 306, 327, 535
Argenteuil, santuario di, 415
Arin, isola di, 149
Ariza, 431
Arlberg, passo di, 108
Armenia, 206, 514, 536
Arnemuiden, 223
Arno, fiume, 112
—, —, foci del, 527
Arquata Scrivia, 229, 230
Arras, 224
Artieda, 432
Artois, regione, 453
Arzingha, 205
Asburgico, impero, *265*
Ascoli, 238, 240, 244, *249*
Asia, continente, 99, 100, 134, 145, 146, 149, 152, 160, 351, 353, 447, 486, *507*, *508*, 509, 513, 514, 529, 536
Assisi, *234*, 339, *348*, *358*, 554
Assó Veral, 432
Asti, 198, 216
Atene, 518
Atlantico, Oceano, 121, 122, 123, 124, 127, 128, 129, 130, 132, *133*, 134, 141, 143, 145, 146, 147, 149, 153, 160, 167, 207, 208, 369, 394, 503, 504, 506
Atri, 248
Augusta, via, 430
Austria, 80, 82, 184
Avenza, 526, *527*, 534
Averno, lago d', 535
Avigliana, 216
—, via di, 459
Avignone, 13, 71, 124, 211, 216, *273*, 392, 529
Avila, *407*
Aviñón, 441
Ayamonte, 135
Ayerbe, 434, 444
Azio, 530
Azzorre, isole, 145, 146, 147, 162

Babilonia, 302, 402, 529
Babilonia, nuova, vedi Il Cairo
Bagà, 434
Bagdad, 205, 206
Baia, 208, 534, 535
—, golfo di, 534
—, isole della, 208
Baie de Borgeuf, 85
Balaguer, 434, 444
Balcani, regione, 126, 127, 544
Baldaccha, 205
Baleari, isole, *373*, 395
Ballobar, 435, 444
Balsereny, 443
Baltico, mar, 41, 98, 111, 114, 117, 182, *350*
Bar (Antivari), *351*
Barbados, isole, 151
Barbastro, regione, 432, 435
Barberia, regione, 40, *46*, 126, 374, 375
Barberino Val d'Elsa, 212
Barcellona, 214, 215, 220, 334, 380, 381, 382, 397, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 433, 434, 435, 440, 441, 443
Bard, 452
Bari, 89, 410
—, San Nicola, 405, 545
Baruti, vedi Beirut
Basilea, 111, 178, *310*
Bassora, 206
Bath, 554
Baudement, 30
Baviera, 74, 173
Bayeux, 105, 114, 485
Bayona, 432
Béarn, regione, 427, 432, 443
—, cammino del, 435
Begues, colle di, 429
Beirut, 206, 207
Belgio, *413*
Belluno, 314
Benasal, 437
Benevento, 500
Benidorm, 220
Berdún, canale di, 432
Berga, 434, 443
Bergamo, 252
Berlino, 163
Bermejo, mar, 146, 208
Bertinoro, *234*
Besòs, strada del, 434
—, valle del, 434
Betlemme, 468, 485, 562
—, chiesa, 219

Bielsa, valle del, 435
Bisanzio, vedi Costantinopoli
Biscaglia, golfo di, 384
Boa Esperança, vedi Buona Speranza, capo di
Boemia, 59, 60, 62, 63, 70, 73, 74, 82, 84, 86, 88, 173, 174, 180, *453*, 459, 559
Boho Sudov, 82
Bologna, 13, 32, 33, 34, 35, 137, 216, *260*, 276, 300, 305, 306, 309, 310, 311, 313, 314, 315, 322, 323, 328, *451*, 535, 565
—, campagna di, *260*
—, ospedale della Vita, 328
—, pozzo di San Patrizio, 516
Bolsena, lago di, 277
Bonifacio, 332, 391, 392, 393, *399*
—, stretto di, 376, 391, 392
Bonn, 79
Bordeaux, 9, 208, 211, 224, 245
Borges Blanques, 430
Borgo Fornari, 229
Borgogna, regione, 187, 223, *279*, 482
Borgore, 224
Bosforo, mare, 127
Bougoin, 210
Boulogne, 554
Boulogne-sur-Mer, 412
Bourgneuf, baia di, 208
Brabante, vedi Borgogna
Brema, 501
—, provincia di, *360*
Brennero, passo del, *95*
Brescello, *254*
Brescia, 252
Breslau, 173
Breslavia, 61, 63, 72, 73, 76, 81
—, abbazia di San Vincenzo, 72, 78, 81
—, cattedrale di, 72
Bressa, vedi Brescia
Bretagna, regione, 207, 328, 544
Briançonnais, regione, 457
Brignano, *229*
Brihuega, 433
Brindisi, 534
Bristol, 129, 388
—, porto di, *108*
Bruges, 21, 118, 200, 210, 220, 221, 222, 223, 224
Brünn, 173
Brzeg, 64
Buggea, *196*
Buona Speranza, capo di, 145, 146, 147
Buonconvento, 212, 213
Burgos, 224, 430
Busalla, 229, 230

Cabrianes, 443
Cadaques, *381*
Cadice, 41, 42, 43, 123, 125, 126, 134, 220, 222, 223
Caen, 208
Caené, 208
Cafarnao, 562
Caffa, 52, 129, 197
Cagliari, 42, 378, 377, 391
Cairo, Il, 207, 217, 218, 219, 220, 225, 401, 518, 529
—, —, chiesa di Santa Marta, 402
—, —, palazzo del sultano, 218, 219
Calabria, regione, 238
Calais, passo di, 327
Calamocha, 433
Calatayud, *426*, 431
Calcedonia, regione, *340*, *342*
Caldea, regione, 514
Cáliz, 153
Callari, vedi Cagliari
Calvera, 435
Calvi, 391, 392
Calvo, monte (Łysa Góra), 69, 70, 72, 89
Cambaluc, 14
Cambridge, 501
Cambrils, 429, 433
Camerino, 235, 239
Campania, regione, 238, 253, *258*, 547
Campi Bisenzio, 328
Cana, 562
Canarie, isole, 150, 153, 505
Candia, isola, 41, 44, 50, 217, 218, *385*
Canfrac, 443
Canigou, monte, 455, 458, *532*
Cantavieja, 437
Canterbury, 20, 24, 341, 544, 545
Capistrano, 77
Capo Verde, isole del, 145, 146, 147, 162
Capodistria, regione, 329
Capraia, isola, 528
Capri, 535
Capua, 249

Caraibi, mar dei, 158
—, —, isole del, 133, 519
Carcassonne, 326
Cardener, 443
Cariñena, 436
Carmelo, monti del, 562
Carmignano, 210
Carpentras, *535*
Carra Assira, 529
Carra d'Egitto, 529
Cartagine, capo di, 128
Cascia, 361, *364*
Cascina Biraga, 264
Casentino, regione, 331
Casilina, via, 248, 249
Caspe, 436, 437
Caspie, Porte, 351
Castejón, 443
Castejón del Puente, 432
Castel Raimondo, 464
Casteldurante, 214
Castellbell, 443
Castelló, *426*, 430, 437
Castello della Pieve, 212
Castiglia, 85, 124, 131, 140, 141, 147, 149, 360, 378, 379, 394, 395, 426, 427, 430, 431, 432, 433, 438, 440, 443
—, regno di, *422*
Castilla, vedi Castiglia
Castro-Urdiales, 208
Catai, vedi Cina
Catalogna, regione, 47, 126, 214, 334, 375, 378, 385, 396, 397, 427, 428, 429, 430, 432, 433, 435, 438, 440, 443
—, principato di, *426*
Catania, 217, 393
Catigara, 149
Cefalonia, 217
Cerdanya, regione, 426, 434
Ceret, ponte di, 441
Cerigotto, isola di, 47
Cerreto, 361
Cervera, *426*, 435
Cesenatico, 235
Ceuta, *356*, 504
Ceylon, isola, 507
Champagne, regione, 30, 197, 198, 210
Chanbellocchio vedi Pechino
Chapelle-Saint-Denis, 191
Charroux, *406*
—, abbazia, 406
Chartres, 273, *304*, 416
Châtellerault, 453
Chełmno (Culm), 61
Chersoneso, 53
Chesimur, 202
Chester, monastero di San Werburgh, 485
Chiana, val di, 212, 213
Chianciano, 212
Chiane (o Chiani), vedi Chiana, val di
Chienti, fiume, 235, 254
Chiesa, stato della, 237
Chieti, 240, *241*
Chio, isola, 41, 47, 52, 127, 128, 129, *148*, 197, 207, 334, 394
—, Mastichocora (regione), 128
—, porto, 394
Chiusi, 212
Chlum, 82
Cina, 14, 100, 122, 123, 124, 129, 130, 132, 134, 138, 139, 140, 149, 151, 152, 155, 200, 201, 202, 203, 204, 507
Cinca, fiume, 430, 435, 440, 443, 444
Cingoli, 235
Cinque Terre, regione, 531
Cinqueta, fiume, 444
Cipango, vedi Giappone
Cipro, isola, 15, 50, 56, 200, 205, 206, 207, 388, 394, 535
Cisa, strada della, 458
Città della Pieve, 212
Città di Castello, 212, 214
—, albergo la Fredura, 212
Civita Sant'Angelo, 239
Civitavecchia, 400
Civitella, 240
Clado, 53
Clermont, 28
—, contea di, 29
Cluny, 449, 474, 475
—, museo, 413
Coblenza, 112
Collada de Toses, 434
Collioure, 380, *386*
Colmar, 109
Colonia, 64, 81, 83, 88, 114, 350, 410, 412, 416, 545, 554
Colonnella, 257

Como, *106*
Compostela vedi Santiago di Compostella
Compostella vedi Santiago di Compostella
Conegliano, 314
Conques, 562
Corbie, 501
Corbins, 431, 443
Cordova, 140, 428
Corfù, isola, 50
Cornelimünster, *407*
Corniglia, 531
Cornovaglia, regione, 221
Corone, 197
Corropoli, 239
Corsica, isola, 42, *246*, 332, 334, 376, 384, 391, 395, 528
Corsignano (Pienza), 212, 213
Corso, capo, 381, 382
Cortona, 213
Costantinopoli, 98, 100, 127, 195, 196, 197, 199, 206, 402, *406*, 415, *416*, 468, 514, 544
Costanza, 104, 108, 356
—, lago di, 457
Cotignola, campagna di, *260*
Cotlliure, 429
Cracovia, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 71, 72, 73, 84, 87, 88, 109, 309
—, tomba di San Stanislao, 72, 88
Crécy, 460
Crema, 252
Cremona, 34, 216
Creta, 42, 45, *46*, 47, 197, 207, 217, 334
Creus, capo, 126
Crimea, regione, 127, 197
Croce, capo di, 381
Cuba, isola, 134, 135
Cuenca, 431
Culm, vedi Chełmno
Cuneo, 233
Częstochowa, 62, 65, 66, 67, 69, 72, 82, 88

Dalmazia, regione, 314
Damasco, 206, 207
Damietta, 207
Danimarca, 103, 129, 209
Danubio, fiume, 62, 111, 112, 177
—, —, valli del, 428
Danzica, 48, *77*, 85, 554
Daroca, 436
Delfinato, regione, 331, 459
Denia, 220
Dernice, *229*
Dnjepr, fiume, 114
Domitia, via, 427
Duero, valle del, 430
Düna, fiume, 114
—, —, foci del, *350*
Durance, fiume, 216

Ebro, fiume, 430, 433, 435, *437*, 438, 440, 443
—, —, valle del, 426, 427, 431
Ebstorf, abbazia di, 485
Egadi, isole, 393
Egeo, mare, 127, 129, 374, 384, 385, 388, 402
Egeria, 9
Egitto, 4, 15, 40, 101, 199, 220, *353*, 482, 485, 486, 489, 491, 508, 514, 529, 530, 536
Einsiedeln, 408
—, Cappella degli Angeli, 409
"El Charnaio", cappella del Moncenisio, 455
El Voló, 440
Elba, fiume, 111, 112
Elba, isola, 528
Elna, 429
Elx, *426*, 430
Embrun, 216
Empordà, regione, 426, 428, 429
Empúries, 429
Ercole, colonne d', vedi Gibilterra, stretto di
Erfurt, 305
Erminia, 205, 206
Erzingan, 206
Escatrón, 436
Ésera, fiume, 435, 444
Española, vedi Hispaniola
Estella, *423*
Etiopia, 150, 507, 508, 514
Etna, vulcano, 503
Eubea, isola, 197
Eufrate, fiume, 150, 161, 529
Europa, continente, VIII, 1, 16, 17, 19, 21, 22, 48, 52, 59, *60*, 62, 63, 68, 71, 74, 75, 77, 79, 80, 81, 83, 84, 86, 89, 90, 95, 97, 98, 99, 115, 119, 124, 125, 134, 141, 149, 154, 168, 181, 197, 199, 200, 206, 209, 211, 223, 224, 225, 264, 267, 273, 282, 299, 347, 349, *352*, 360, 406, *416*, *421*, *424*, 464, 475, 486, 536, 542, 544, 554, 557, 558, 565, 566

Falerno, monte, 535
Fano, 236, 253
Faucille, colle della, 462
Ferentino, diocesi, *362*, 365
Fermo, 235
—, ponte di, 257
Ferrara, *236*, 263, 314
Fiandre (o Fiandra), regione, 39, 40, 41, 42, 46, 117, 207, 208, 209, 210, 220, 263, 327, 381, 533
—, canale delle, *379*
Finisterre, *379*, 560
—, capo, 207
—, Santa Maria, *379*
Fiorenzuola, *261*
Firenze, 35, 36, 41, 75, 118, 175, 198, 210, 211, 212, 213, 214, 217, 218, 220, 221, *273*, *276*, 277, 283, *298*, 306, 310, 327, 328, 331, 333, *340*, 356, 358, 393, 481, 500, 511, 517, 527, 534, 556, 560, 561
—, Biblioteca Nazionale Centrale, *508*
—, chiesa del Carmine, 217
—, Santa Maria del Santo Sepolcro, 344
Flix, 440
Florida, 519
Fluviá, fiume, 442
Foggia, *241*
Foix, 434, 438
Foligno, 212, 213, 214, *355*
Fontaine de Jouvence, 491
Forcall, 437
Fortaleza, 124
Fortunate, isole, 150, 506
Fraga, 430, 443
Francavilla (al Mare), 237, 240, 248
Francia, 20, *25*, 28, 30, 40, 42, 81, 144, 179, 180, 181, 207, 210, 245, 246, 261, *313*, 326, *336*, 338, 349, *355*, *356*, 360, 378, *379*, 395, 397, *412*, *420*, 426, 432, 447, 453, 459, 533, 538, 556
Francigena, via, 33, 35, *273*
Francoforte sul Meno, 79, 173, 174
—, Historisches Museum, *412*
Francolí, fiume, 442
Frascole, popolo di San Iacopo, *319*
Freystadt, 64
Friburgo, cattedrale, 93
Frigia, regione, 9
Frigido, fiume, 526, *527*
Frisoni, isole, 209
Friuli, regione, 462, 464
Fuenterrabia, 126
Fuentes del Ebro, 436
Fustat-Qaira, vedi Cairo, Il

Gaeta, 219, 253
Galazia, 486
Galizia, regione, 48, 207, 264, 554, 556, 560, 561
Gallarate, 224
Gállego, fiume, 434, 435, 436, 440, 444
Gallia, 119
Galway, 130
Gand, 31
Gandesa, 433
Gange, fiume, 147, 150, 161
Garbagna, *229*
Garda, lago di, 236
Gargano, regione, *346*, *467*, 534
—, santuario del, 467
Garlandia, regione, 316
Garonna, fiume, 114
Gautizalema, 443
Gave de Pau, fiume, 433
Gavi, 229
Gemona, 462
Genova, 41, 52, 95, 117, 118, *122*, 198, 202, 203, 206, 207, 214, 215, 228, 229, 230, 271, 375, 381, 385, 387, 388, 390, 391, 392, 394, 526, 530, *535*
—, albergo Pallavicini, 312
—, Castelletto, 228
—, comune, 391
—, porto artificiale, 526
Gerico, 562
Germania, 20, 21, 22, 24, 25, 27, 70, 80, 119, 165, 182, *310*, 334, *337*, 346, 349, 350, 351, *420*, 533, 556, 559
Gerusalemme, 8, 9, 15, 16, 86, 87, 101,

181, 219, 344, 345, 353, 354, 406, 447, 467, 482, 485, 486, 499, 502, 503, 515, 518, 536, 541, 544, 548, *552*, 554, 556, 562
—, basilica del Santo Sepolcro, 219, 344, 345, 354, 515, 541, 562
—, cappella del Calvario, 541
—, dintorni di, 562
—, monte Sion, 468
—, —, chiesa e convento del, 219, *354*
—, orto degli Ulivi, 468, 562
—, ospedale di San Giovanni, 354, 548
—, tempio, 562
Gex, 462
Gheldria, ducato di, *188*
Giaffa, 15, 44, 555, 560, 561
Giamaica, isola, 124, 153, 157, 158
Giappone, 123, 151, 152, 519
Gibilterra, 220, *373*, 395
—, stretto di, 14, 41, 42, 369, 384, 394, 395, 504, 505, 544
Gijón, *379*
Ginevra, 210, 246, 356, *456*
—, lago, regione del, 461
Giordano, fiume, 469, 472, 563
—, —, valle del, 4, 562
Giosafat, valle di, 562
Giovi (Giovo), passo dei, 229, 230
—, —, via del, 229, 230
Girona, *426*, 429, 442, 443
Giura, regione, 461
Gniezno, 62, 63, 64, 68, 81, 84, 88, 89
—, convento di, 86
Golasecca, *254*
Gorgona, isola, 528
Grammont, abbazia di, 413
Gran Bretagna, 14
Gran San Bernardo, passo, 458
Granada, 14, 124, 125, 129, 154, 224, 394, 395, 402
Grandson, *281*
Granollers, 429
Graus, 435, 444
Gravelines, 326
Graz, 184
Grecia, 376
Grenoble, *233*
Grigioni, monti, 463
—, regione, *460*, 463
Grimsel, passo del, 457
Grosseto, 285, *527*
Guadalajara, 431, 433
Guadalaviar, fiume, 436
Guadalquivir, fiume, sorgente del, 430
Guanahaní, vedi San Salvador
Guardiola, 443
Guascogna, regione, 208, 211, 432
Gubbio, 212
Guetaria, 208
Guinea, 123, 137, 145, 152
—, golfo di, 129, 130, 131
— portoghese, vedi Mali0
Gujerat, reame, 400

Haifa, 116
Hal, chiesa di, 482
Halicz, 63
Hall in Tirolo, 81
Halle, 81
Halle, chiesa di San Maurizio e Santa Maria Maddalena, 78
Hamble, fiume?, 222
Hannover, 5
Hansa, regione, 27, 85
Havnaffjördur, 130
Heidelberg, 103
Hekla, vulcano, 505
Henares, fiume, 431
Herculea, via, 429
Hereford, cattedrale di, 485
Hispaniola, isola di, *128*, 138, 139, 151, 152, 153, 154, 157, 159
Hostalric, 429
Huesca, *426*, 432, 436, 440
Huntingdonshire, 497
Hyères, isole d', 126, 223, 381, 392, *400*

Iberica, penisola, *165*
Iera, vedi Hyères, isole d'
Iglau, 173
Iglesuela del Cid, 437
Igualada, 429, 438, 443
Ile-de-France, regione, 419
Ill, fiume, 109
Illiria, regione, 486
Imola, campagna di, *260*
Imperia, 533
—, castello, 533
India, 145, 146, 147, 150, 400, 486, 507, 508, 514, 515
Indiano, arcipelago, 14
Indiano, oceano, 206

Indie vedi America
Indio, río, 146
Inghilterra, 19, 21, 22, 23, 28, 39, 40, 41, 42, 43, 46, 86, 123, 129, 144, 167, 181, 207, 208, 210, 223, 384, 388, 395, *420*, 485, 513, 514, *538*, 560
Ingolstadt, 173
Iniesta, 431
Innsbruck, 455
Insulindia, vedi Indiano, arcipelago
Iran, 352, 353
Iraq, 150, 486
Irlanda, 130, 153, 209, 515
Isábena, fiume, 435
Ischia, isola, 535
Isernia, 249
Islanda, isola, 114, 129, 131
Isola, 229
Isole britanniche, vedi Gran Bretagna, 14
Ispagna, vedi Spagna
Israele, *352*, 471
Istria, regione, 45
Italia, 1, 7, 20, 21, 31, 81, 119, 125, 127, 128, 164, *165*, 177, 210, 234, 236, 246, 248, *251*, *257*, *260*, 261, 264, 266, 334, 359, 361, 362, 363, *420*, *451*, 515, 517, 536, *538*, 556

Jaca, *426*, 432, 434, 436, 443, 444
Jalón, fiume, 431
Janahica, vedi Giamaica
Jasna Góra, 82
Javea, 220
Jerusalem, vedi Gerusalemme
Jiloca, fiume, 436
Júcar, fiume, *422*
Jugoslavia, 168

Kajov, 82
Karakorum catena montuosa, 353
Karlstein, castello di, 173
Kiev, 352
Kęty, 71
Kożuchów, 64
Krumlovo, 82
Kuttenberg, 173

La Coruña, 222, 223, 560
La Réole, 211
La Rochelle, 41, 207, 208
La Seu d'Urgell, *426*
Lagoscuro, *237*
Laiazzo, 205, 206, 207
Laliera (Sardegna), 377
Landshut, 173
Laon, *412*
l'Aquila, 238, 241, 242, *244*, 248, 249
Laredo, 208
Laufen, *111*
Laventia, vedi Avenza
Lazio, regione, 362, *364*
Le Puy, 25
Leire, santuario di San Salvador, 432
Lemano, lago, vedi Ginevra, lago
León, 562
Leone, golfo del, 391
Leopoli, 68, 84
Lerici, 534
Lerida, 310
Levante, riviera di, 531
Levante veneziano, 384
Leventina, val, 462, 463
Libia, 14, 514
Licaonia, regione, 486
Liegi, 514
Liguria, regione, 147, 399
Lille, 224
Linares de Mora, 437
Linguadoca, 198, 325, 427, 434
Lione, 1, 224, *264*, 352, 360
Lipari, isole, 374, 393
Lisbona, 118, 130, 131, 146, 207, 220, 221, 222
Lituania, regione, 66, 84, 86, 119, 181
Livonia, regione, *345*, *350*
Livorno, 333, 528, *529*
Lleida, *426*, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 440, 443, 444
Llobregat, 435, 438, 443
—, strada del, 434
—, fiume, 434, 443
—, —, valle del, 429
Loa, sierra di, 152
Lodi, 252, 263, 264, *275*
Logroño, 430
Loira, fiume, 114
—, —, vallata del, 198
Lombardia, regione, *250*, 251, 257, *260*, *350*, 458
Londra, 114, 118, 129, 222, 223, *264*, 485, 514

Longo Sardo, 376
Loreto, 345, 419
—, casa della Madonna, 419
—, chiesa di Santa Maria, 257, 502
Loreto d'Abruzzo, 239
Lot e Garonne, dipartimento, 560
Lubecca, 556
Lublin, *59*
Lucca, 112, 175, 198, *203*, *270*, 527, *534*
—, Biblioteca Statale, *518*
—, contado, *534*
—, chiesa di San Martino, Volto Santo, 562
Lucena del Cid, 437
Lucerna, lago di, 457
Luneburg, 485
Luni, 526, 534
Lunigiana, regione, *262*
Lusazia, 82, 87
Łysa Góra, vedi Calvo, monte

Macedonia, regione, 486
Maddalena, colle della, 233
Madrid, 468
Maestrat, regione, 430
Maestrat castellonense, regione, 437
Maestrat turolense, regione, 437
Magdeburgo, 83
Magia, *244*
Magnale, torre del, *528*
Magonza, 118, 470
Magra, fiume, foce del, 534
Maiolati, 359
Maiorca, 42, 214, 220, 222, 334, *373*, *386*, 394, 395, *399*
—, regno di, 395
Malaga, 220
Maleo, 264
Mali, 130
Malica, 222
Malta, isola, 133
Mancha, regione, 431
Manica, canale della, 221, 384
—, —, costa del, 20
Manresa, *426*, 429, 434, 435, 443
Manta, castello della, 491
Mantova, 32, 175, 252, *276*, 356
Mantua, vedi Mantova
Marburgo, regione, 88, 98
Marca, vedi Marche
Marca Anconetana, regione, *341*
Marche, regione, 235, 236, 238, 239, 240, 247, 256, 357, 547
Maremma, regione, 285
Marexe, *381*
Marocco, 42, 394
Marsiglia, 50, 126, 128, 206, 220, 334, 397, 400, 524
Martorell, 435, 443
Massa, 526, *527*
Massa Marittima, *527*
Matharea, 219
Meaux, 311
Mediano, 444
Medina del Campo, 224
Medinaceli, 431
Mediterraneo, mare, VIII, 7, 39, 40, 41, 42, 43, 47, 48, 55, 97, 115, 117, 123, 126, 127, 149, 150, 195, 199, 200, 206, 208, 209, 211, 221, 224, 245, 369, *372*, 377, 378, *379*, 380, 382, 384, 388, 390, 394, 395, 396, 398, *399*, 400, 401, 402, 428, 437, 513
Meissen, *310*
Mejorada, convento della, 144, 145
Melegnano, 233
Meloria, torre della, 528
Meno, fiume, 110, 173
Mequinensa, 436
Mercatello, 214
Merder, fiume, 443
Meseta, cammino della, 562
Meseta Central, regione, 430
Mesopotamia, vedi Iraq
Messico, *376*
Messina, 217, 219, 375, 393, 554
—, stretto di, 42, 388, 393
Miechów, monastero di, 72, 86
Milano, 35, 198, 216, 229, 230, 233, 240, 243, 252, 255, 257, *262*, 270, 271, 272, 274, 275, *298*, *340*, 356, 358, 459, 490, *517*, 534, 535
—, colonne romane di San Lorenzo, 490
—, corte di Ponzio Pilato, 490
—, ducato di, *253*, *265*, *267*
—, regno di, *264*
—, Santa Maria delle Grazie, *228*, 490
—, Sant'Eustorgio, 490
Millars, fiume, 442
Mina do Ouro, 130
—, castello della, 130
Miramont, 432

Miranbel, 437
Misnam, 74
Mitilene, 401
Modena, 32, 34, 285
Modica, 217
Modone, 197, 217
Molina, 433
Molise, regione, 252
Monaco di Baviera, 6, 79, 81, 172, 173, *399*
—, Museo Nazionale Bavarese, *409*
Monaco, principato di, 374, 391, 533
Moncalieri, 216
Moncenisio, *184*, 455, *456*, 457, 459, *460*
—, ospizio del, 455
Monegros, monti, 430, 444
—, regione, 435
Monginevro, 459
—, passo del, 262
Mongolia, 353
Monistrol, 443
Monreal, 436
Monroyo, 437
Monsanese, vedi Moncenisio
mont Senys, vedi Moncenisio
Mont-Saint-Michel, 545
Montalbán, 433
—, cammino di, 433
Montaperti, 500
Montau, 74
Montblanc, 430
Monte Oliveto Maggiore, *12*
Monte Sant'Angelo, 545
Monte Vettore, grotta della Sibilla Picena, 516
Monteacuto, *229*
Monteagudo, 431
Montecassino, 9, 249, 343
Montemellone, *235*
Montepulciano, 213
Monterosso, 531
Montesanto di Sellano, 361, *362*, 364
Monticchio, *235*
Montone, 238, 239
Montpellier, 310
Monzón, 432
Mora, 433, 440
Morat, *279*, *281*
Moravia, regione, 77, 173
Morella, *426*, 437
Morvedre, *426*, 436, 442
Mosa, fiume, 114
Moscovia, 119
Motrone, roccaforte pisana, 527, 534
Muel, 436
Murano, isola di, 280
Murcia, 135, 427
Murten, vedi Morat

Nablus, 562
Nájera, *423*
Nantes, 208
Napoli, 88, 118, 125, 220, 234, 249, 264, 275, *276*, *277*, 278, *280*, 285, 292, *310*, 313, 374, 395, 517, 524, *532*, 533, 535
—, regno di, 237, 241, 243, 244, 247, 248, *249*, 255, 262, 275
Narbona, 126, 428
Narni, 534
Naval, 435
Navarcles, 438, 443
Navarra, regione, 360, 426, 427, 430, 432
Negroponte, vedi Eubea
Nereto, 239
Nero, mar, 40, 42, 122, 127, 129, 149, 197, 206, 333, *386*, 388
Nicea, *342*
Nilo, fiume, 150, 161, 529
—, —, fonti del, 519
Nîmes, 198
Nizza, 223, 334, 533
Noguera Ribagorçana, 443
Norcia, 361, *364*
Nord, mare del, 97, 112, 114, 117, 153, 207, 208, 369, 395
Nordamerica, vedi America
Norimberga, 22, 81, 173, 174, *342*
Normandia, regione, 208, 326
Norsa, 216
Norvegia, 114, 209, 513, 554
Novillas, 440
Nursino, regione, 364
Nuys, 224
Nyon, 462
Nysa, convento di, 86

Ocaña, 431
Occéana (Oceano) mar; vedi Atlantico, oceano

Oder, fiume, 62
Oglio, fiume, 252
Oisans, regione, 331
Olanda, 41, 70, 85, 87, 89, 111, 144, 224, 558
Oléran, isola d', 208
Oliveto, monte, 562
Olomuc, 81
Olorón, 432
Orfes, 442
Organyà, 444
Orihuela, *426*, 430, 437
Orinoco, fiume, 3, 151, 161
Oristano, porto di, 378
Orléans, *264*, 304
Oroel, 434
Ossola, val d', 462
Otranto, 56, 264
Oviedo, San Salvador, 545, 562
Oviedo, Santo Salvatore,

Pacifico, Oceano, 145, 157, 159
Padana, pianura, 195
Padova, 13, 34, 280, 305, 306, 308, 309, 310, 312, 314, 327
Paesi Bassi, vedi Olanda
Palància, fiume, 442
—, —, valle del, 436
Palermo, 42, 217, 219, 393
Palestina, 4, 86, 197, 199, 353
Palos, 131
Pamplona, 432, 443
Panama, 153
Panàro, fiume, *253*
Panicale, 212
Parenzo, 45
Paria, regione, 153
Parigi, 31, 118, 166, 189, 210, *264*, 304, 305, 310, 312, 313, 314, 326, *355*, 419, 482, 487, 518, *532*, 560, 565
—, Bibliothèque de l'Arsenal, *408*
—, Bibliothèque Nationale, *500*
—, Châtelet, 326, 454
—, Studium, *340*
Parma, 32, 33, 34, 216, 261
Passau, 175, 177, 178
Passero, capo, 393
Pastrana, *407*
Patmos, 486
Patnam, 508
Pau, 432, 434, 443
Pavia, 109, 224, *254*, *271*, 275, 308, 310, *358*, 535
Pechino, *122*, *202*
—, regione, *202*
Peiping, vedi Pechino
Peña, monti della, 434
Penedella, colle della, 435
Penedès, regione, 426, 429
Peñiscola, 380
Penne, 239
Penyíscola Oropesa, 437
Pera, 52, 197, 394
Perarrúa, 444
Perche, regione, 326
Pergamo, 9
Périgueux, regione, 211
Perpignano, 381, 394, 426, 428, 429, 434, 441, 442, 444
Persia, 145, 146, 147, 150, 514
Persico, golfo, 149, 205, 206
Perugia, 212, 213, 214, 306, 314, *358*, 534, 535
—, Albergo delle Chiavi, 212
Perxa, colle della, 434
Pesaro, 235, 255, 257
Pescara, 237, 240, *241*, 248, 253, 257
Pescara, fiume, 238, 240
Piacenza, 32, 198, *261*, 310, 468
Piccardia, regione, 419
Piemonte, regione, 246, *250*, *254*, 459
Pietra Bissona, 229
Pietrasanta, 527
Pina, 430, 433, 438
Piombino, *148*, 528, *529*, 530
—, porto, 528, *529*
Pirenei, monti, 425, 428, 432, 434, 437
Pisa, VII, IX, 33, 36, 51, 186, *187*, 196, 214, 216, 217, 306, 310, 324, 327, 333, 375, 380, 381, 382, 395, 527, 531, 534, 535
Pisarelli, porto di, *254*
Pistoia, 33, 36, 198
Płock, 63
Plymouth, 221, 560
Po, fiume, 110, *254*, 534
Poggibonsi, 212
Poggiodomo, *364*
Poggiomorello, 239
Poitiers, 246, 326, 406

Poitou, regione, 538
Polcevera, val, 229, 230
Polonia, 59, 60, 62, 63, 64, 65, 66, 68, 69, 70, 73, 74, 77, 81, 82, 84, 86, 88, 89, 179, 328, *453*, 559
Polonia, Grande/Piccola vedi Polonia
Pomarutro, 367
"Pomegas", isole, 126
Pomerania, *61*, 81, 87
Pomposa, 34
Ponente, riviera di, 526
Pont de Bar, 444
Ponte a Patolo, 212
Ponte d'Enza, 261
Pontevedra, 220, 221
Populonia, *527*
Porto Maurizio, vedi Imperia
Porto Pisano, 217, 219, 222, 223, 380, *381*, 382, 391, 528, *529*
Porto Santo, 130
Porto Vecchio, 395
Portogallo, 41, 86, 117, 126, 128, 129, 133, 144, 145, 146, 149, 160, 208, 395, 513
Portovenere, *148*
Ports, 437
Portús, colle del, 429
Porziuncola, eremo della, 348
—, —, Cappella delle rose, 349
Poznań, 65, 66, 67, 68, 71, 73, 75, 81, 89
Pozzuoli, 535
Praga, 62, 64, 80, 81, 87, 98, 173, 174, 309, *310*
—, mercato della Città Nuova, 80
Prato, 216, 299, 335
Preci, *364*
Prelitoral Catalana, catena, 437
Prepirineo, regione, 434
Procida, isola, 535
Provenza, regione, 198, 334, *355*, 375, 381, 385, 391
Provins, 30
Prussia, regione, *60*, 81, *94*, 181
Puente la Reina, 432, 443
Puertomingalvo, 437
Pueyo de Fananás, 443
Puglia (o Puglie), regione, 206, 238, *241*, 242, 249, 252, 253, 547, 561
Puigcerdá, *426*, 434, 443, 444
Puigmorens, colle di, 434
Qaraqorum, vedi Karakorum
Queyras, regione, 331, *457*, *459*, 463
Quinto, 436

Raffelstett, *97*
Ragazzola, 216
Ragusa, 56
Rammekens, 223
Rapallo, 531
Ratisbona, 81, 501
—, monastero di Sant'Emmerano, 475
Ratti, valle dei, *229*
Ravenna, 314, *546*
Recanati, 329
Regensburg, 173
Reggio Emilia, 32, 33, 34, 36, 261
Reims, 273, *304*, *412*, 476
Reno, regione dell'Alto, 171, 173
Reno, fiume, 110, 111, 112, 113, 114, 117, 118
—, —, cascata del, *111*
—, —, valli del, 428
Repubblica Veneziana, *385*
Requena, 431
Ribadeo, 220, 221
Ribagorça, regione, 435, 444
Ribesaltes, 442
Riccardina, *259*
Riga, 68, 84
Ripoll, 434
Rocamadour, 545
Roda, 435
Rodano, fiume, 110, 112
—, —, valle del, 428, *451*
Rodi, 42, 207, 217, 218, 219, 335, 385, 386, 395
Roldán, 151
Roma, 16, 17, 20, 21, 22, 31, *32*, 60, 68, 73, 74, 75, 77, 81, 82, 83, 84, 86, 88, 89, 98, 103, 118, 119, 142, 144, 156, 177, 180, 181, 182, 184, 198, 249, *262*, 264, *273*, 274, 276, 278, 286, 292, 298, 314, 327, 328, *339*, 345, 356, 358, *364*, 392, 400, 405, *406*, *407*, 408, 467, *471*, 486, 499, 517, 534, 536, 542, 543, 544, 554, 556, 558, 561, 562, 564, 565
—, Biblioteca Vaticana, *500*
—, Isola Tiberina, ospedale di San Bartolomeo, 361

—, Museo Vaticano, *407*
—, San Pietro, *339*, 542
—, —, Fabbrica di, 364
—, Sancta Sanctorum, 406
—, tombe degli apostoli, 471
—, Vaticano, 88
Romagna, regione, 234, 235, 236, 238, 247, *253*, 255, *260*, 547
Romania, 197, 199, *386*, 393
Romània, 394
Romea, strada, *260*
Roncisvalle, 547
—, ospedale di Santa Maria, 361
Ronco, 229
Roses, golfo di, 381
Rossano, *275*, *278*
Rosselló, regione, 426, 434
Rosso, mar, 146, 149, 485
Rothenburg, 173
Rouen, 95, *264*
Rovasenda, *250*
Royan, 208
Russia, 21, 114, 352, 513

Saffi, 42
Safi, 196, 209
Sagan, 75
Saint Crépin, 216
Saint Géoire, 210
Saint Maurice, 456
Saint-Claude, 462
—, monastero di, 461
Saint-Gilles-du Gard, 562
Saint-Omer, 326
Saint-Rhémy, 461
Saint-Sernin di Tolosa, 562
Sale, mare del, 469
Salerno, 304
Sallent, 443
Salses, 428, 437
Saltrey, monastero di, 497
San Bernardo, passo, 455, 456
—, —, cappella del, *456*
—, —, ospizio del, 455
—, —, strada del, 452
San Feliu, 392
San Flaviano, 238, 239, 242, 243
San Germano, passo di, 241
San Giacomo, *254*
San Giorgio al Velabro, 16
San Giovanni d'Acri, 15, 353
San Lazzaro, *271*
San Lorenzo, *235*, 277
San Mateo, 435
San Matteo, capo, 207
San Miniato, VII, 300
San Pietro in Vincoli, monastero, *546*
San Pietro, isola di, 128
San Quílez, 444
San Quirico d'Orcia, 212
San Salvador (Guanahaní), 133, 134, 135
San Salvatore vedi Abbadia – –
San Sebastian, 208
San Severo, 242
San Viçeinte, capo di, 149
San Vincenzo (Portogallo), 42
San Vito, *244*
Sanastro, 205
Sancta Ana, capo di, 152
Sandomierz, 71
—, chiesa di, 72
Sangüesa, 432
Sansepolcro, 531
Sansevero, *242*
Sant Boi, 443
Sant Cugat, monastero di, *428*
Sant Mateu, *426*, 430, 437
Santa Fe, 123, 152
Santa Liestra, 444
Santa Manza (Corsica), 392
Santa Margarida, 438
Santa Maria della Rábida, convento di, 131
Sant'Ambrogio, *32*
Sant'Ambrogio di Torino, 216
Santander, 208
Sant'Angelo in Vado, 214
Sant'Atto, abbazia di, 238
Sant'Eutropio di Saintes, 562
Santiago di Compostela, IX, 73, 83, 85, 86, 89, 181, 222, 345, 405, 408, 410, *411*, 423, 455, 467, 482, 537, 538, 543, 544, 545, 550, 551, *552*, 554, 556, 559, 560, 561, 562, 564
—, cammino di, 432, 443
—, cattedrale, 538, 554
—, —, archivi, 538
—, —, tomba di san Giacomo, 471
Santo Domingo, isola, 151, 157
Santo Spirito in Saxia, ospedale, *341*, 361

Santo Stefano al Corno, *276*
Santo Tomás, forte di, vedi Fortaleza
Sant'Omero, 238, 239
Santpedor, 429
Saragozza, 426, 430, 433, 434, 435, 436, *437*, 438, 440, 443, 444
Sarai, 204, 205
Sardegna, isola, 42, 126, 128, 376, 377, 381, 384, 395, 529, 531
—, regno di, *377*, 390, 391, *399*
Sariñena, 435, 444
Sarno, 257, *281*
Sarrión, 436
Sarzana, 262, 526, *527*
Sassonia, regione, 26, 27, 29, 74, 178, *350*, 485
Sástago, 436
Savignone, 230
Savoia, regione, 463
Savona, 123, *381*, 387
Saxia de Urbe, *60*, 68, 82
Scandinavia, 70, 86, 559
Scarperia, 277
Schiavonia, regione, 332
Sciaffusa, 112
Scozia, regione, 264
Sebaste, 562
Sèforis, 562
Segarra, regione, 435
Segre, fiume, 431, 434, 440, 443, 444
—, —, valle del, 430
—, strada del, 434
Segrià, regione, 434
Segura, fiume, *422*
—, —, valle del, 430
Sellano, 361, 364
—, ospizio di Santa Caterina, 362
Sembrancher, 458
Sempione, passo del, 456
Senlis, 31
Senna, fiume, 114, 198, 415, 418, 419
Sens, 453
Septimania, regione, 428
Serchio, foci del, 527
Serra Capriola, *241*
Serralada Prelitoral, regione, 434, 435
Serravalle Scrivia, 229, 230
Sessa Aurunca, *275*, *278*
—, piana di, 244
Sesto Calende, *254*
Settevie, passo delle, 248
Seu d'Urgell, 434, 444
Sézanne, 30
Sicilia, 10, 42, 125, 217, 334, 376, 377, *381*, 384, 385, 392, 395, 433, *500*, 535
—, canale di, 393
—, mare di, 505
—, regno di, *399*
Siena, 32, 33, 34, 35, 36, 198, 212, 213, 214, *235*, 249, 283, *285*, 286, *291*, 292, 306, 314, 328, *345*, *358*, 487, 489, 534, 535
—, Albergo del Gallo, 212
Sigüenza, 431, 433
Silós, 476, 477
Silves, 222
Silvi, 247
Sinai, monte, 529
—, —, santuario di Santa Caterina, 562
Sion, monte, 4, 562
—, —, convento del, 15
—, —, ospedale del, 15
Siracusa, 217
Siria, 21, 40, 55, 197, 199, 204, 352, 353, 514, 515, 536
Sisteron, 216
Sivas, 206
Siviglia, 123, 126, 137, 149, 157, 207, 224, 504
—, *Casa de contratacion*, 224
—, monastero di Las Cuevas, 157
—, porto di, 377
Slesia, regione, 59, 62, 63, 64, 72, 74, 76, 77, 82, 88, 173
Slovacchia, regione, *453*
Slovenia, regione, *166*
Sluys, 43, 220, 221
Sobrarbe, regione, 435, 444
Sogorb, *426*, 436
Soldaia, 197
Somme, fiume, 460
Somport, strada "jacobea" di, 432, 434
Soria, 200
Southampton, 52, 221, 222, 223
Spagna, 21, 93, 117, 123, 124, 125, 126, 128, 129, 133, 136, 139, 140, 141, 144, 145, 146, 147, 154, 160, *166*, 207, 208, 220, 223, 333, 349, 375, *379*, 486, 500, 517, *538*, *552*, 562
Spello, *348*
Spilimbergo, 455

Spluga, passo di, 461
Spoleto, 344
—, castelli di, 364
—, diocesi di, 361
St. Albans, 514
St. Gilles, 88
Staggia, 213
Stati Uniti d'America, 167
Strasburgo, 95, 109, 111, 117
Sugiu, 202
Sulmona, 241, 248, 249
Sumatra, isola, 14
Svizzera, *310*
Szczyrzyce, 309

Tabriz, 205, 206, 207
Tagliacozzo, 241, 249
—, castello, 241
—, contea di, 241
Tallard, 216
Tana, *122*, 129, 203, 204, 205
Tana, regione, 203
Tanai, fiume o lago, 529
Tangut, provincia, 202
Tarbes, 432, 434
Tarragona, *426*, 428, 429, 442, 443
Tàrrega, 435
Tarta, vedi Tartaro
Tartaria, 514
Tartaro, —, *351*
—, —, paludi del, *237*
Tavernelle Val di Pesa, 212, 213
Teano, 249
Tec, 440
Tenedo, regione, *386*
Tenerife, isola, 505
Teplice, 82
Ter, fiume, 434, 442
—, —, valle del, 429
Teramo, 238
Terra di Canaan, vedi Palestina
Terra di Lavoro, regione, 248, 257
Terrasanta, 8, 10, 15, 16, 20, *46*, 48, *60*, 61, 73, 74, 83, 84, 86, 87, 115, 220, *319*, 335, *345*, 353, *354*, 369, *460*, 467, 468, 470, 472, 512, 515, 516, 537, 538, 539, 541, 543, 544, *547*, 548, 553, 554, 555, 556, 557, 560, 561, 562
Teruel, *426*, 436
Tet, fiume, 434, 442, 444
Teutonia, vedi Germania
Tevere, foci del, 531
Teyde, vulcano, 505
Thann, 489
Tiberiade, lago di, 469, 562
Ticino, fiume, *254*
Tiefenbronn, 481
Tiermas, 432
Tiga, provincia di, *360*
Tigri, fiume, 150, 161
Tiro, 526
Tirreno, mare, 42, 241, 253, *382*, 384, 388, 399
Tivoli, 241
—, diocesi di, *362*, 365
Todi, 534
—, San Francesco, *516*
Todiano, *364*
Toledo, 304, *407*, 431, *510*
Tolosa, 308, *342*, 432, 434, 443, 565
Torano, 238, 239
Tordesillas, 141, 144, 145, 146, 152
Tordino, fiume, 238
Torigi (Torix), 205
Torino, 408
Torix, 205
Torrefarrera, 431
Torrellas, *422*
Torreserona, 431
Tortona, *229*
Tortoreto, 238, 239
Tortosa, 380, 426, 430, 433, 436, *437*, 443
—, distretto di, 433
Toruń, 61, 81
—, chiesa di San Iacopo, 87
Toscana, 21, 118, 175, 229, *235*, 238, 249, 261, 358, 362, 447, *451*, 526, 547, 560
Toscano, arcipelago, 528
Tours, 453
Transilvania, regione, 70
Trapani, 217, 393
Trebisonda, 206, 207
Trento, 364
Tresponts, 444
Trevi, 365
Treviri, 412
Treviso, 34, 314
Troia, 526
Tronto, fiume, 236, 237, 238, 243, 244

Tropea, 394
Troyes, 30, 198, *340*
Trzebnica, 61, 62, 64, 69, 72, 73, 81
Tudela, 430, 440
Tule, isola, 129, 151
Tunisi, 47, 127, 128, 395
—, porto, *398*
Tunisia, 196
Turchia, 21, 205, 393, 514
Turenna, regione, 326
Túria, fiume, 430, 436, 442
Turingia, regione, 63, 305
Turix, 205
Tuscia, vedi Toscana

Uclés, 431
Ucraina, regione, 544
Udine, 314
Udués de Lerda, 432
Ulm, 109
Umbria, 211, 214, 347, 357
Ungheria, 8, 60, 62, 63, 70, 77, 80, 82, 84, 85, 86, 88, 89, 103, 182, 264, *337*, 349
Urali, monti, 352
Urbino, 214, 234, 237, 248, 255
Urgell, pianura di, 435
Urgenii, 204
Ussigliano, castello di, *238*
Ustica, isola, 393
Utrecht, 111

Vadstena, convento di, *77*
Valdisieve, *319*
València (Spagna), 426, 427, 429, 430, 431, 432, 436, 442
—, regno di, *426*, 427, 430, 436
Valenciennes, 561
Valenza, 214, 215, 220, 392
Valladolid, *407*, 430
Valle d'Aosta, 459
Vallès, regione, 426, *451*, 457
Valloncello, ospedale da San Lazzaro, 362
Valls, 430
Valmozzola, *262*
Valnerina, 361, 362, 363, 364, 365
Vars, colle de, 233
Varsi, *262*
Vaticano, vedi Roma
Venafro, 249
Venezia, 15, 46, 49, 50, *51*, 52, 53, 55, 84, 85, 95, 98, 198, 200, 210, 235, 236, *250*, 280, 283, *298*, 308, 314, 327, 328, 334, 335, *340*, 383, 384, 385, 387, *388*, 395, 397, 535, 552, 560, 561, 563
—, arsenale, 280, 563
—, basilica di San Marco, 563
—, certosa, 280
—, ponte di Rialto, *200*
—, porto di, 555, 561
—, san Biagio, 280
Ventoux, monte, 532
Venusberg, 516
Venzone, 462
Vercelli, 306
Verdun, 98
Verona, 53, 236, *291*
Vesuvio, 517, 535
Via Regia, vedi Viareggio
Viamala, strada dello Spluga, 461
Vianino, *262*
Viareggio, 527
Vic, *426*, 429, 443
—, piana di, 434
Vicenza, 306
Vienna, 81, 482
Vienne, 210, 211
—, diocesi, 365, 367
—, monastero e ospedale di Sant'Antonio, *319*, 361, *362*, 365, 366, 545
Vilafranca de Conflent, 434, 444
Vilafranca del Penedès, 430
Vilanova de la Barca, 431, 440
Villa di Santa Maria di Loreto, 329
Villahermosa del Río, 437
Villanúa, 443
Vilomara, 443
Vinaixa, 430, 433
Vinarós, 437
Viterbo, bagni di, *355*
Voló, 441
Voltabbio, *271*
Voltaggio, 230
Vulcano, isola, 219

Wartburg, 182
Wartha, 62, 64, 82
Weser, fiume, 112
Westfalia, regione, *350*
Wilsnack, 64, 79

—, santuario di, 70, 73
Wittenberg, regione, 78
Würzburg, regione, 8

Xàtiva, *426*, 430
Xúquer, fiume, 442
—, —, valle del, 427, 431

York, 488

Zagabria, 329
Żagań (Sagan), monastero di, 74
Zante, isola, 217
Zara, 329
Zaragoza, vedi Saragozza
Zelanda, provincia, 223
Zibello, *262*
Zovo, vedi Giovo
Zuera, 434, 436

INDICE

COSIMO DAMIANO FONSECA, Viaggiare nel Medioevo: percorsi, luoghi, segni e strumenti ..... pag. 1

THOMAS SZABÓ, Viabilità terrestre, maggiore e minore, nell'Europa centrale ..... » 19

UGO TUCCI, Gli itinerari marittimi nel tardo Medioevo ..... » 39

HALINA MANIKOWSKA, Le vie dei pellegrinaggi nell'Europa centro-orientale » 59

NORBERT OHLER, I mezzi di trasporto terrestri e marittimi ..... » 91

GEO PISTARINO, Viaggi per mare e viaggi per terra negli scritti di Cristoforo Colombo ..... » 121

ELLEN WIDDER, I viaggi di imperatori, principi e sovrani nel Tardo Medioevo » 163

BRUNO DINI, I viaggi dei mercanti e il commercio internazionale nel Medioevo ..... » 195

NADIA COVINI, «Studiando el mappamondo»: trasferimenti di genti d'arme tra logiche statali e relazioni con le realtà locali ..... » 227

FRANCESCO SENATORE, I diplomatici e gli ambasciatori ..... » 267

GIOVANNA PETTI BALBI, *Qui causa studiorum peregrinantur*: studenti e maestri ..... » 299

MARIA SERENA MAZZI, I viaggi dei poveri e degli emarginati ..... » 317

MARIO SENSI, Protagonisti di viaggi nel basso Medioevo. Religiosi e questuanti ..... » 339

PINUCCIA SIMBULA, I pericoli del mare: corsari e pirati nel Mediterraneo basso medievale ..... » 369

GENOVEFFA PALUMBO, Viaggi delle donne. Annotazioni per una ricerca di lunga durata sulle insegne di pellegrinaggio ..... » 403

ANTONI RIERA-MELIS, El sistema viario de la Corona Catalanoaragonesa en la Baja Edad Media ..... » 421

GUIDO CASTELNUOVO, Difficoltà e pericoli del viaggio ..... » 447

Giorgio Picasso, La liturgia del viaggio ..... pag. 465

Enrico Castelnuovo, Iconografie del viaggio ..... » 481

Franco Cardini, I viaggi immaginari ..... » 493

Marco Tangheroni, A proposito di scritture letterarie di viaggio nel Medioevo. Note su Francesco Petrarca ..... » 517

Giovanni Cherubini, I pellegrini ..... » 537

Indice dei Nomi ..... » 569

Indice dei Luoghi ..... » 592

Finito di stampare nel mese di Novembre 2000
presso le Industrie Grafiche della Pacini Editore S.p.A.
Via A. Gherardesca • 56121 Ospedaletto • Pisa
Telefono 050313011 • Telefax 0503130300
Internet: http://www.pacinieditore.it
E-mail: Pacini.Editore@pacinieditore.it