

Considerazioni sulla genesi del tratto toscano della Via Francigena

Approccio storico-sociologico al problema

Premessa

Le fonti dirette sulla via Francigena prima del Mille sono veramente poche. Allo stato delle conoscenze gli storici non sono in grado di determinare con precisione quando essa è incominciata a esistere come tracciato di lunga percorrenza.

È pertanto evidente che questo saggio non può, né pretende di risolvere il problema: si limita ad affrontare la medesima questione da una prospettiva diversa, la cui metodologia, per non tediare il lettore a ciò non motivato, si riporta in nota (1).

È però altrettanto evidente che se si vuole tentare una sociologia della strada altomedievale non si può prescindere dalla Francigena: non che manchino altre vie di comunicazione, anche di lunga percorrenza, anche carrabili. Il reticolo viario altomedioevale è ridotto rispetto all'epoca romana, più disagiato e più rischioso, ma sempre ricco, specialmente a livello locale. Talvolta le fonti descrivono o sottintendono percorsi alternativi o parzialmente devianti dal tracciato 'canonico' della Francigena, ma questa e solo questa strada può, allo stato delle conoscenze, assumere quell'aspetto 'idealtipico', canonico appunto, che consente di sviluppare considerazioni di sociologia comprendente (2).

1. La via Francigena in Toscana come Figura (Gestalt)

Esiste una direttrice di formazione dell'arteria di lunga percorrenza che sarà la Francigena?

La Francigena non è una arteria tracciata a tavolino da ingegneri moderni. Essa realizza nel lungo periodo connessioni fra segmenti esistenti di strade romane, amplia sentieri di traffico locale, crea o ricostruisce guadi o scollinamenti. Dove può sfruttare l'esistente, dove deve crearlo, crea quel che può. Attribuire ai Longobardi la paternità della Francigena può essere esatto come può essere riduttivo: l'armata longobarda nella fase della prima invasione ha ancora molti aspetti dell'orda, quali l'estrema rapidità di spostamento, la tendenza a trascurare gli ostacoli troppo difficili da conquistare, come gli specchi d'acqua e le città murate, la volontà di penetrare in un territorio prima ancora che di controllarlo.

Sotto questo aspetto, non sembra lecito attribuire all'invasione longobarda l'esigenza di una via carrabile di lunga percorrenza: bastano sentieri in cui le cavalcature possano procedere senza azzopparsi o precipitare, dove non siano possibili agguati che stringano le truppe tra i nemici da una parte e un ostacolo insormontabile dall'altra, dove vi siano alture che consentano una visione d'insieme del territorio circostante.

Per contro, vi è l'ambizione alla stanzialità, che è attestata non solo dalla rilettura ideologica che dell'invasione ha lasciato Paolo Diacono, ma dalla spinta stessa dell'avanzata, che si ferma soltanto di fronte al mare, il consolidarsi in aree omogenee di relativamente facile controllo, la pressione sul *limes* bizantino per spezzarlo ovunque venga ricostituito.

Questa seconda esigenza può giustificare una strada di lunga percorrenza? Non ne sono del tutto convinto. Può giustificare, tutt'al più, l'esigenza di controllare un corridoio terrestre di spostamenti potenziali e continuativi, bidirezionali e comunque finalizzati militarmente al controllo strategico dei punti di arrivo - qualcosa che, se ci è lecito il paragone, ricorda i collegamenti logistici delle guerre di questo secolo tra il fronte e le retrovie, tra la prima linea e gli apparati di complemento, dove intorno sussistono sacche fluttuanti di resistenza nemica.

Si ha allora il sospetto che la Francigena in embrione si sviluppi come 'pura potenzialità comunicativa' tra i nuclei forti dell'insediamento di conquista longobarda nelle tre aree chiave della fase iniziale della conquista: la Pianura padano-veneta superiore, la Tuscia e i ducati meridionali: una potenzialità comunicativa che non pretende il controllo sull'intera tratta del percorso, perché sarebbe improbo pretenderlo per un'armata che fonda la sua forza sull'impeto dell'attacco e non ha né il numero di armati, né ancora la cultura bidimensionale, radiale, del controllo territoriale.

Il controllo territoriale nell'alto medioevo, vuoi per la scarsa densità degli abitanti, vuoi per l'altrettanto scarsa logica organizzativa è sempre e comunque di tipo odologico⁽³⁾: sia in pace che in guerra, l'interesse prevalente è quello di controllare la potenzialità di spostamento tra l'una e l'altra macchia di leopardo che ci appartiene e non è ostile. Lo si vede nella stessa logica del potere fondiario. Fino al sorgere della città comunale, che apprezzerà per prima il controllo a raggiera intorno alla città, sia come garanzia di approvvigionamento annuario, sia come controllo e reclutamento della mano d'opera, che possa venire immessa nelle manifatture cittadine in caso di bisogno, il controllo

territoriale procede per punti, e per i segmenti che tali punti collegano (4). Su questa base odologica - controllare vari corridoi verso le varie Berlino o Danzica in cui si attesta il potere della nostra parte, se ci si consente questo nuovo azzardato parallelo - si viene costruendo una realtà comunicativa che si materializza grazie a quella che oggi si chiama società civile: sono esigenze civili, non militari, quelle che si mobilitano, attraverso *corvées* e nuove istituzioni specializzate, alla creazione, al mantenimento e al controllo di una strada di lunga percorrenza.

L'aristocrazia militare longobarda non poteva, per contro, essere ostile a un processo che di fatto favoriva e massimizzava il controllo odologico militare e nello stesso tempo - non dimentichiamo che il potere religioso locale non è stato estraneo al processo - consentiva un allentamento della tensione con Roma e coi pontefici che di fatto rivestivano un ruolo di prevalente mediazione pratica, se non ideologica, anche nelle fasi più acute del conflitto con l'impero d'Oriente.

Quanto sopra premesso per ribadire che individuare nella direttrice nord-sud, che pure resta quella logicamente più confacente, il criterio di realizzazione della Francigena può essere riduttivo e forse in parte anche falsante.

L'impressione di fondo è che il recupero della volontà collettiva di comunicare per mezzo di spostamenti terrestri nell'Italia al termine della guerra gotica sia imputabile prevalentemente alle comunità locali, che queste si lascino condizionare, in ordine decrescente, da:

- l'esistenza di residue tratte funzionanti d'epoca romana, anche vicinali, essendosi ridotta, per la quasi totale scomparsa di carriaggi, l'esigenza di un'ampiezza minima di carreggiata;
- le potenzialità insediative e di surplus o di specializzazione economica delle aree intorno agli insediamenti superstiti;
- l'autoorganizzazione politica dei ceti dominanti e la crescita delle relative esigenze di status.

Le citate condizioni potrebbero essere discusse anche a lungo, ma non credo che aggiungerebbero gran ché ai non molti punti fermi raggiunti dagli storici (5).

Proviamo allora - e la sociologia e la psicologia della *Gestalt* ce lo consentono - a rovesciare la prospettiva, discutendo e analizzando i motivi che hanno presumibilmente portato all'abbandono delle possibili alternative a quella che sarà la via Francigena. Rovesciamo cioè il rapporto tra figura e sfondo, puntando lo sguardo sullo sfondo, cioè sulle possibili alternative, per vedere di capire perchè, alla fine, ci si è ridotti a individuare la Francigena come strada canonica, 'idealtipica'.

2. L'uscita di scena delle possibili alternative: l'Aurelia

Si tende a spiegare l'abbandono dell'Aurelia come arteria principale di collegamento fra Roma e il Nord in epoca altomedioevale con due tipi di argomentazioni:

- l'eccessiva vicinanza al mare che avrebbe reso l'arteria troppo pericolosa per possibili incursioni bizantine, e, in genere, piratesche (6),

- l'impaludamento dell'area maremmana che avrebbe reso mefitico il passaggio e il soggiorno di sosta in tale tratto in epoca primaverile-estiva.

Discutiamo entrambe queste ipotesi.

È indubbio - e la distruzione di Luni ne è sufficiente indizio - che le incursioni del mare abbiano rappresentato un notevole problema in epoca altomedioevale. La strategia bizantina, fin dalla guerra gotica, fondava sugli attacchi dal mare, e sugli spostamenti di forze belliche via mare, la possibilità di contrastare e battere truppe barbariche abituate allo scontro terrestre e alla sua fisicità, priva di abilità tattiche e strategiche.

È indubbio altresì che la necessità di ridurre o cercare di limitare in qualche modo il monopolio bizantino del mare abbia reso per i longobardi il porto di Luni un punto chiave per l'accesso all'Italia centrale e meridionale, in stretto parallelismo con Monte Bardone (passo della Cisa), unico accesso montano non sbarrato, stante il controllo di gran parte degli altri valichi, a est di detto passo, da parte degli stessi bizantini, ben insediati nella Romagna e nei contrafforti appenninici dell'Emilia fino al modenese.

E proprio il ruolo e l'importanza di Luni per i longobardi ci consente di indurre che il timore per le incursioni dal mare fosse in qualche modo posto in subordine rispetto ad un utilizzo ordinario degli accessi marini, del cabotaggio locale, del sale e del trasporto pesante, che con i porti e il traffico per mare sono connessi: non si spiegherebbe, infatti, perché i longobardi, che non avevano timore di inoltrarsi per passi montani anche elevati, non abbiano preferito deflettere, passato il monte Bardone, verso l'interno, verso i passi che dalla Lunigiana e dall'alta Versilia conducono alla Garfagnana e da questa a Lucca, pur di rendere il tracciato verso sud sicuro dagli attacchi dal mare. Se la scelta del tracciato optò per Luni, un porto già in crisi per motivi di progressivo ininteramento, sembra significare che l'importanza di un accesso al mare prevaleva sulla paura delle sue potenziali insidie.

In realtà, non sembra essere stato tanto il rischio del viaggiare singolo a rendere improbo il percorso costiero: la probabilità di uno sbarco di pirati in concomitanza col proprio passaggio era la stessa di essere colpito da un fulmine durante un temporale. Diverso, invece, e di gran lunga più grave, è l'effetto sulle strutture di ospitalità, costantemente esposte, e prevedibilmente condannate all'abbandono, dopo il primo assalto, ancorché casuale. Altrettanto deve arguirsi per ogni altro possibile supporto logistico.

Resta quindi il secondo problema, quello dell'impaludamento delle Maremme e delle conseguenze di tipo malarico endemicamente connesse con l'impaludamento.

Bisogna innanzitutto dire che questo problema appare uno dei più ambigui, e forse il più ambiguo, per l'antichità e per l'alto Medioevo: si ha l'impressione che gli antichi, pur avendone un vago timore, tendessero a convivere con le paludi, vuoi perché non potevano individuare una connessione causale diretta fra l'impaludamento e le febbri malariche, vuoi perché il rapporto tra

costi (almeno soggettivamente non in immediata connessione) e benefici era - sempre soggettivamente parlando - a favore di questi ultimi (la possibilità di collegamenti attraverso chiatte, l'uso irriguo di acque e l'arte romana di regimare fiumi ereditata dagli etruschi, la dolcezza del clima in presenza di superfici lacustri estese e diffuse, il patrimonio proteico della fauna lacustre e la sua accessibilità per tutto l'arco dell'anno, e così via).

Ma vi è, poi, un ulteriore elemento di dubbio e complicazione, dato dal fatto che lo stesso impaludamento, se è testimoniato da Virgilio e da Rutilio Namaziano per la Maremma romana, non è altrettanto dimostrato per quella toscana. Vi era, sì, il lago di Castiglione della Pescaia, ma era di acqua salmastra (7) ed era sempre stato utilizzato come sicuro luogo di rifugio e di collegamento da etruschi e romani. Lo stesso Rutilio Namaziano, sia pure in periodo tardo autunnale (escludente, di fatto, il rischio malarico) non si perita a bivaccare per giorni alla foce dell'Ombrone, mentre ha taciuto la tappa precedente di un giudizio timoroso proprio per la mefiticità dei luoghi.

Non è in ogni caso né dimostrata né dimostrabile una qualche consapevolezza altomedievale della connessione causale tra impaludamento e mefiticità: per quanto i massimi storici dell'epoca, Procopio e Paolo Diacono, descrivano talvolta episodi di endemie che, per il periodo estivo e per i luoghi, potrebbero anche ascrivere al plasmodio della malaria, per quanto recentissime scoperte archeologiche possano non so quanto fondatamente attribuire alla malaria il blocco delle orde di Attila (8), nessuna fonte coeva va oltre la descrizione dell'evento, essendosi perso nei secoli anche quella sorta di oscuro sospetto che, sul nesso paludi-mefiticità, serpeggia nella letteratura e nella poesia romana. È forse nello stesso Rutilio che si potrebbe individuare, invece, un argomento chiave per capire l'abbandono dell'Aurelia. Viene infatti spontaneo chiedersi perché il narbonense si sia risolutamente deciso ad affrontare un pericoloso cabotaggio tardo autunnale, anziché un più ovvio percorso terrestre, giusto lungo la via Aurelia: la risposta che lui stesso ci dà è duplice e interconnessa. Era il periodo delle grandi invasioni: Vandali, Alani, Svevi, e i Visigoti di Alarico, che saccheggiano Roma nel 410, e percorrono prima in giù e poi in su l'intera penisola con furia distruttrice. La scelta di Rutilio è obbligata:

*Electum pelagus, quoniam terrena viarum
plana madent fluviis, cautibus alta rigent:
postquam Tuscus ager postquam Aurelius agger
perpessus Geticas ense vel igne manus
non silvas domibus, non flumina ponte coerces,
incerto satius credere vela mari.*

[Si sceglie il mare, perchè le vie di terra,
fradice in piano per i fiumi, sui monti sono aspre di rocce:
dopo che i campi di Tuscia, dopo che la via Aurelia,
sofferte a ferro e fuoco le orde dei Goti,
non domano più le selve con locande, né i fiumi con ponti,
è meglio affidare le vele al mare, sebbene incerto] (9).

I Goti in uscita dall'Italia avevano quindi distrutto ponti, non fosse altro che per evitare di essere attaccati alle spalle, provocando - specie nella stagione delle piogge - progressivi impaludamenti dei fiumi, ostruiti dalle stesse rovine dei manufatti; ma più ancora avevano distrutto, per miglia e miglia, quel tessuto di borghi o ostelli, con cambio di cavalli, che per un patrizio come Rutilio, ma anche per un qualsiasi ricco commerciante o nobile pellegrino erano un requisito indispensabile per affrontare un viaggio, già di per se stesso faticoso (e in Rutilio, che è anche poeta non infimo per la capacità di sintesi che dimostra, c'è esplicito l'odio romano, a differenza dell'amore etrusco, per i valichi alpini o comunque per gli scollinamenti troppo elevati).

Vi è quindi sul secondo punto, quello dell'impaludamento, uno spostamento di significato, che ci consentirà di introdurre ulteriori riflessioni, in particolare sul tratto più a Nord dell'Aurelia: l'impaludamento è un fattore tecnico ostativo, dovuto al crollo delle strutture viarie sospese e all'abbandono delle opere di regimazione dei fiumi dopo le invasioni gotiche; che questo poi sia inizio di un progressivo insediamento della malaria nella zona maremmana contribuirebbe soltanto a spiegare il silenzio dei testimoni diretti dell'epoca di Rutilio e dei secoli precedenti e seguenti su quello che diventerà poi il ritornello descrittivo moderno della 'Maremma amara'.

L'impaludamento, che abbiamo definito tecnico per la Maremma toscana, si accompagna a un altro fenomeno geografico - indubbiamente più lento nel tempo e quindi meno immediatamente rapportabile ai tentativi di causazione complessa che stiamo portando avanti - che interessa la zona di contatto tra l'Aurelia e la Francigena: il litorale versiliese.

Parliamo di quel complesso fenomeno di avanzamento della costa con formazione di dune litoranee e di parallelo impaludamento dell'immediato entroterra che, dall'epoca preistorica, interessa fino al secolo scorso tale tratto di costa toscana, che ha coinvolto il corso del Serchio e dell'Arno, prima uniti in un alveo unico fino all'epoca alto medievale, e che ha portato la città marinara di Pisa alla perdita progressiva del porto e del suo ruolo economico e politico, dopo aver svilito l'importanza della già citata Luni ⁽¹⁰⁾.

A noi il fenomeno deve interessare in due aspetti: l'impaludamento dell'entroterra, conseguente al sollevarsi del fronte di costa, impedisce l'urbanizzazione dell'intera zona costiera, che si riduce a estesa foresta mediterranea con poche torri difensive e di avvistamento, impedendo quel tessuto logistico che avrebbe consentito all'Aurelia di tornare ad avere un ruolo importante nei traffici e negli spostamenti altomedievali;

l'avanzamento della costa verso ovest svuota progressivamente le potenzialità portuali del litorale, rende inutilizzabili le postazioni di avvistamento e difensive sulle dune litoranee, e quindi quelle ulteriori ragioni di popolamento e di urbanizzazione dell'area che, almeno in stagioni benigne, avrebbe permesso un rifiorire di traffici misti terra-mare, tali da rinverdire i fasti della stessa Aurelia.

I due fattori congiunti provocano, in assenza di lavori di drenaggio e regimazione, un ristagno e un mancato deflusso delle acque portate a valle dai fossi



La via Cassia poco prima del lago di Bolsegna. Nel Lazio il percorso dell'antica consolare coincideva sostanzialmente con il tracciato della via Francigena.



Una veduta dal passo della Cisa (Monte Bardone), in direzione dell'Emilia.

del crinale ovest delle Apuane, creando lagune di cui il lago di Massaciuccoli resta oggi modesto erede ⁽¹¹⁾.

Sono forse questi i principali motivi per i quali l'Aurelia si è persa come via di lunga percorrenza: ancora nel secolo XII, la pur fiorentina Pisa non riesce ad attrarre verso di sé la gran parte del traffico terrestre proveniente dal Nord, preferendosi ancora procedere «non per breviorum sed per tutiorem viam usque ad securitatem» lungo la via di Francia ⁽¹²⁾.

3. L'abbandono della Cassia

Delle strade romane che tagliano la Toscana, la Cassia è senza dubbio quella che più a lungo è durata oltre l'età classica e il tardo antico.

Se escludiamo alcuni tratti a sud dell'Amiata, di cui ancora all'epoca del tardo impero si dovettero proporre limitate varianti, anche la conservabilità del tracciato appare migliore di tante altre strade romane, dell'Aurelia in particolare, nel periodo delle invasioni e delle guerre gotiche ⁽¹³⁾.

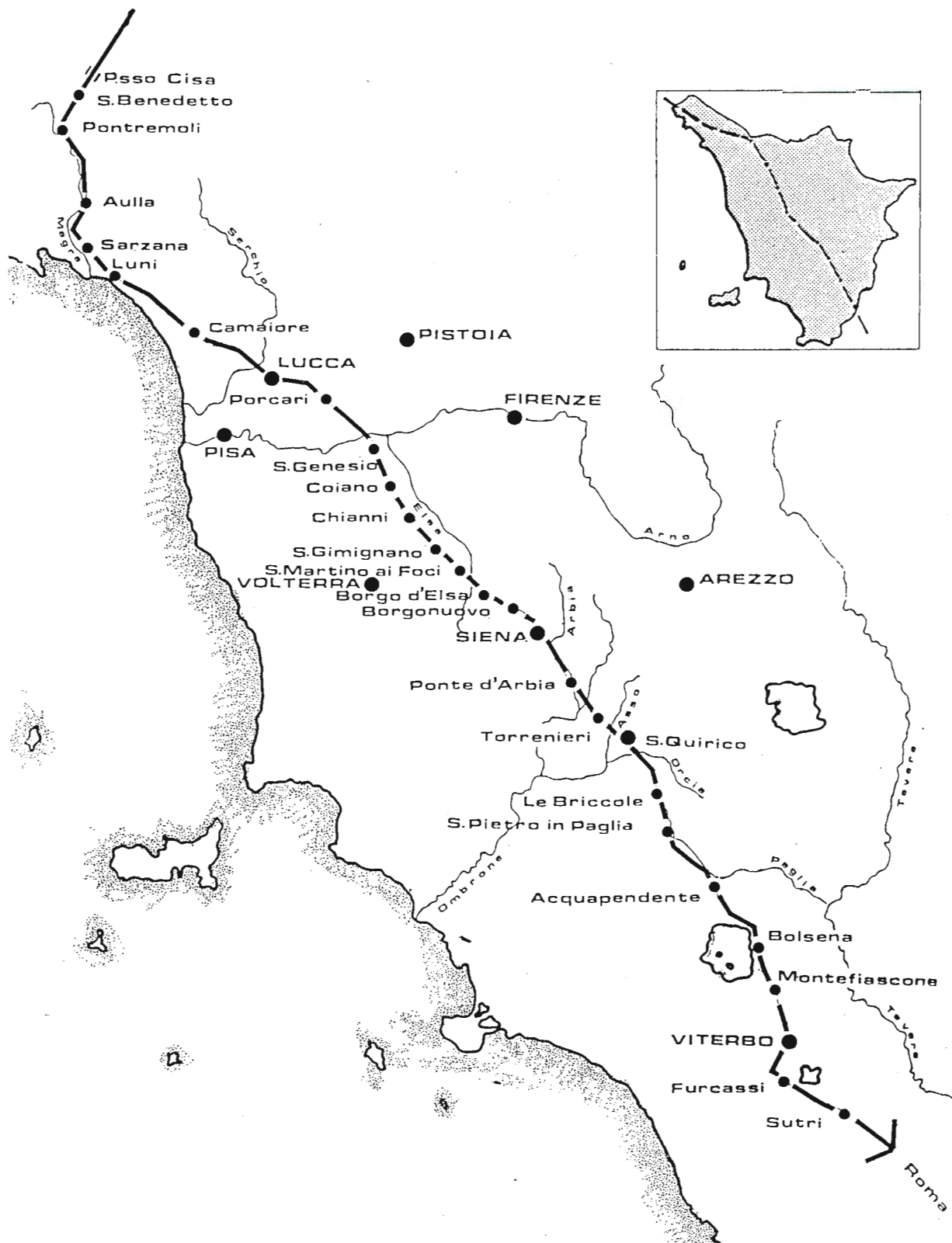
La stessa Francigena, da Roma fino al confine della Tuscia longobarda, ricalca sostanzialmente il tracciato della Cassia, ed è del tutto evidente che questo sarebbe stato il tracciato naturale di collegamento nord-sud se non si fossero verificati ostacoli sostanziali, durevoli nel tempo e considerati insormontabili. In ogni decisione umana vi è una soglia di rischio, di pericolosità, di disagio oltre la quale l'azione perde di senso, la necessità diviene indifferenza e l'utilità diviene alea imponderabile.

Anche il caso dell'abbandono della Cassia in territorio toscano, per un percorso più spostato a ovest, diviene oggetto di discussione alla ricerca della natura di questa soglia che, giocoforza, è stata oltrepassata.

Si è parlato anche in questo caso dell'impaludamento della Chiana, magari artatamente provocato negli scontri tra goti e bizantini o, in seguito, nella guerra tra bizantini e longobardi: ma anche in questo caso valgono le riflessioni che abbiamo già avanzato per l'Aurelia. Si rischia di dotare di una proiezione moderna la mentalità altomedievale che è estranea al timore per la mepiticità delle paludi.

Si è anche ipotizzato il deterioramento insanabile del tracciato per eventi naturali, ma allora non si comprende perché ci si sarebbe dovuti accanire a conservare, con minime varianti, il tracciato più meridionale, che pure ha subito documentati deterioramenti, e non anche quello toscano.

La tesi più convincente è adombrata, sia pure con scientifico riserbo e ritrosia, nelle analisi di Alberto Fatucchi sulla penetrazione longobarda nel territorio aretino ⁽¹⁴⁾, in particolare quando lo studioso mette in luce il ritardo della caduta di Arezzo rispetto a Siena e fa emergere dalla persistenza di toponimi, di reperti archeologici e di manufatti altomedioevali in posizioni strategiche orientate al controllo di un attacco da nord-ovest, una serie di linee difensive bizantine dal Pratomagno alla val di Chiana e ai monti che sovrastano Arezzo. Abbracciare una tesi come questa significa implicitamente attribuire alla ma-



Il percorso della via Francigena in Toscana secondo la memoria itineraria di Sigeric (da: "La via Francigena nel senese. Storia e territorio", a cura di R. STOPANI, Salimbeni, Firenze 1985).

trice longobarda il recupero e la progressiva ricongiunzione dei tratti di strade vicinali che formeranno la Francigena toscana: i bizantini infatti avevano diverse opzioni di collegamento tra Roma e Ravenna, prima fra tutte la via Flaminia, ma anche quel che restava delle romane Ariminensis, Flaminia Minor, Perusina, Faventina... ⁽¹⁵⁾.

Per contro, posteriormente, il regno, e poi l'impero, dei Franchi non avrebbe più avuto l'esigenza strategica di fare perno sulla Valdelsa, essendosi dissolto il dominio bizantino, e avrebbe forse potuto privilegiare di nuovo il percorso pianeggiante via Emilia - via Flaminia, trascurando del tutto la Tuscia.

La Cassia, dunque, che sarebbe dovuta essere la naturale erede dell'Aurelia, vuoi nel tragitto *Vetus*, sul crinale del Pratomagno, vuoi nella variante *Nova*, dalla Val di Chiana al Valdarno, deve essere stata esclusa perché zona di scaramucce continue tra bizantini e barbari alleati, da una parte, e invasori longobardi dall'altra per un periodo non breve a cavallo tra il VI e il VII secolo. L'argomento, poi, del deterioramento naturale del tracciato della Cassia, che già in epoca tardo imperiale aveva portato alla creazione della Cassia Nova, anziché fornire una ragione sufficiente per giustificare il percorso Valdelsano della Francigena, perde di sostanza nel momento in cui il Plesner ⁽¹⁶⁾ dimostra induttivamente, attraverso l'enumerazione delle pievi del versante occidentale del Pratomagno, e di quelle del versante sinistro dell'Arno, almeno da Petriolo a Cintoia, che importanti tratti delle due Cassie erano già riattivati e transitabili nel XIII secolo.

4. Il problema di Monte Bardone, di Luni e... il Volto Santo

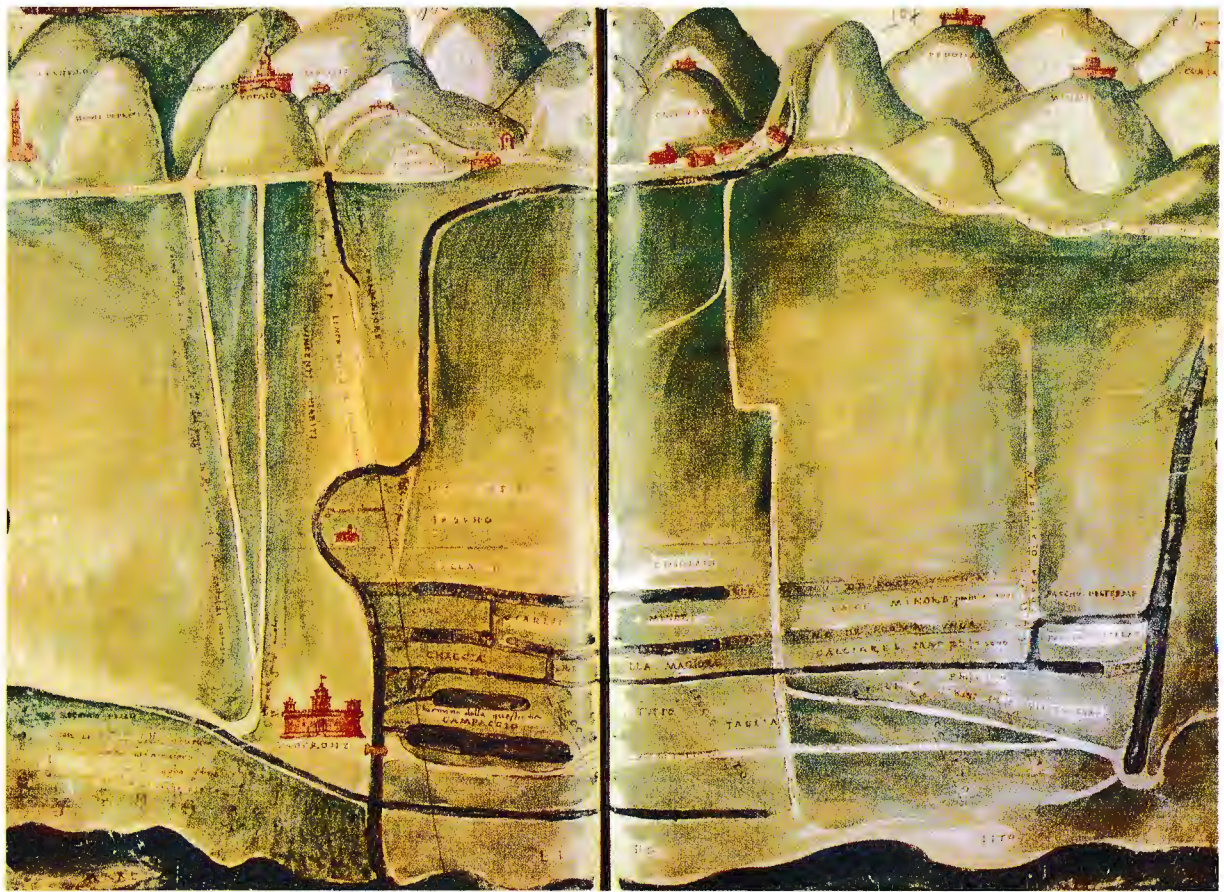
Lo scavalco dell'Appennino, ove si escluda il transito lungo la costa adriatica, impone comunque un valico. E un valico è il luogo strategico dove l'invasore è più debole e il resistente, se si è organizzato, è più forte e in grado di contrastare più a lungo l'avanzata nemica.

Allo stato delle conoscenze, il problema di Monte Bardone e del tratto lunigianese della Francigena è il più inquietante e tormentoso per la logica che sottostà a questo saggio.

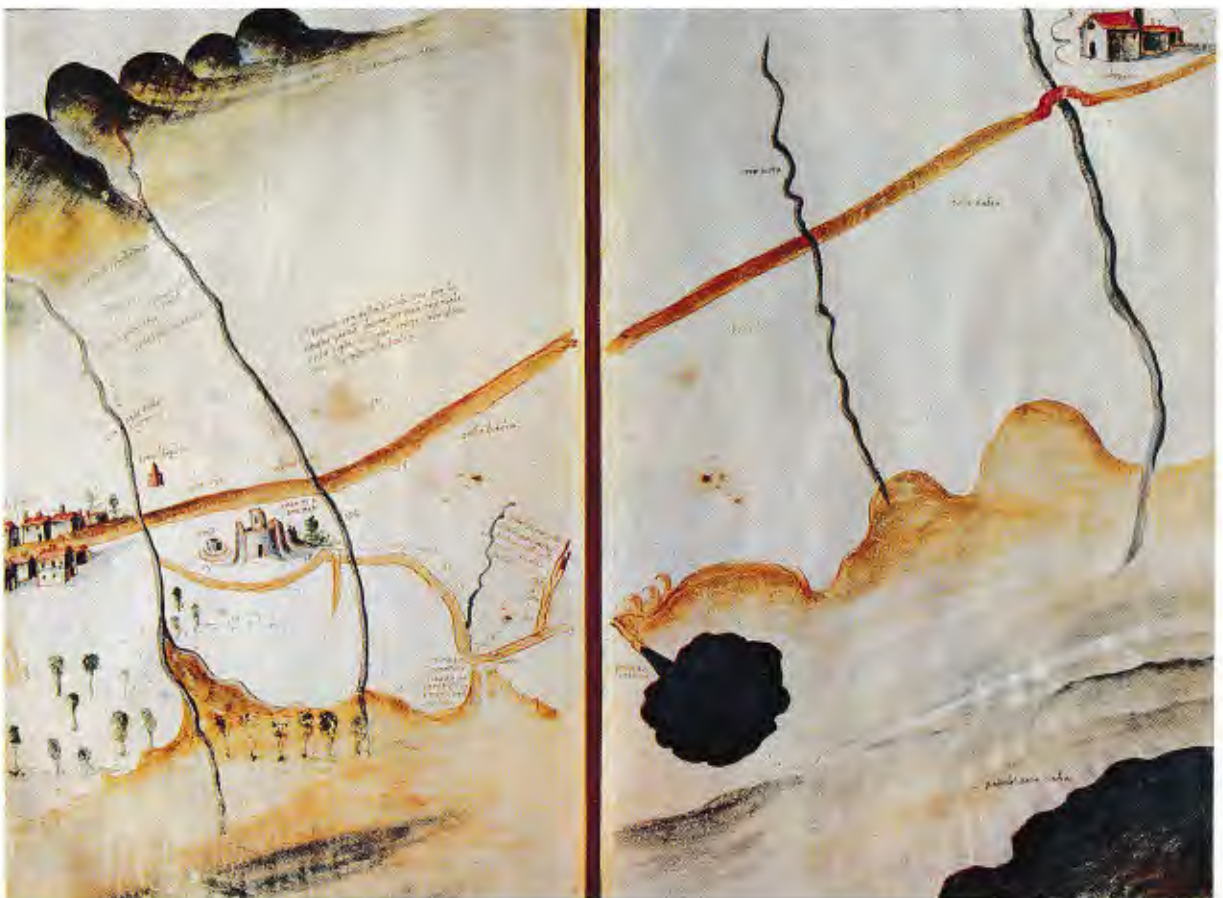
Posto che la costa adriatica era interdetta, posto che il *limes* sul versante nord dell'Appennino era tanto più munito e difendibile quanto più prossimo era a Ravenna, posto che le stazioni difensive bizantine in Lunigiana e in Garfagnana mostrano, per la stessa disposizione, una logica resistenziale che non consente contrattacchi, perché si è giunti a privilegiare stabilmente proprio il valico di Monte Bardone e, infine, come mai ha conservato a lungo proprio quel nome?

L'ipotesi che discuteremo si può riassumere così:

- all'epoca della prima invasione longobarda tra i bizantini era radicata la convinzione che i longobardi avrebbero esaurito la propria spinta propulsiva in un lasso di tempo abbastanza breve, dopo di che o si sarebbero integrati, come altri popoli barbari prima di loro, nel tessuto amministrativo imperiale,



La via Francigena in Lunigiana in due rappresentazioni cartografiche del XVII secolo (Archivio di Stato di Lucca, Capitoli 9).



dandosi le dovute garanzie di privilegi aristocratico-militari alla casta dominante, o se ne sarebbero fuggiti altrove, debilitati;

- la resistenza bizantina si sviluppa quindi in una logica di contenimento, duttile dove la pressione nemica è più acuta, solida dove la pressione nemica è parziale o dove gli interessi strategici di collegamento sono irrinunciabili;
- la guida politica dell'invasione longobarda non è omogenea, e lo stesso successo dell'avanzata stimola e fa emergere diversificazioni di *leadership* e tendenze autonomistiche;
- il già citato disinteresse al consolidamento del controllo territoriale spinge i longobardi alla penetrazione più che all'espansione;
- gli scontri col nemico, una volta esauritasi la spinta nord-sud, si limitano a saggiare le forze in campo o a raggiungere il possesso di postazioni strategiche di controllo odologico.

Tre sono, in realtà, in Toscana le zone in cui più palesi restano le tracce di una prolungata resistenza bizantina: la Lunigiana, il Mugello e il basso Casentino fino ad Arezzo ⁽¹⁷⁾.

Tutte e tre queste zone sono state presidiate in funzione strategica di contenimento, e vi è quindi la possibilità di rinvenire, specialmente nei reperti di architettura difensiva, un orientamento tale da consentire l'inferenza di una aspettativa di provenienza dell'assalto nemico: per il Mugello e l'area casentinese aretina l'aspettativa di attacco era dal versante ovest nord-ovest ⁽¹⁸⁾.

Per la Lunigiana il problema si fa più complesso: è indubbia la strategia difensiva verso nord - Surianum [Filattiera], Campi [presso Borgo Val di Taro] sono baluardi attestati da Giorgio Ciprio ⁽¹⁹⁾ in prossimità e in difesa del passo di Monte Bardone.

Ma quale fosse il ruolo strategico di Castellum Aghinulfi presso l'attuale Montignoso, in una zona costiera che, per sua natura, costringe tra mare e monte il passaggio in poco più di un chilometro, non è facile da stabilire, se non si dà per scontata l'esistenza di un consolidato percorso Luni-Lucca ⁽²⁰⁾.

Da un lato, si comprende che la strategia bizantina tenda ad evitare il ricongiungimento delle forze longobarde di Tuscia con quelle della pianura padana - si sa che le prime erano penetrate in Tuscia con l'espedito della sottomissione all'impero ed erano dilagate fino a Populonia e alla Maremma, al Valdarno e a Siena; ma, dall'altro, si sospetta che fosse proprio l'esistenza di un passaggio nord-sud e il rischio del suo consolidarsi a giustificare l'accanimento strategico con cui è stata difesa la Lunigiana dalle forze di Bisanzio.

Per converso, però, si sospetta che questi fortificati avessero poco più che un ruolo ideologico, di affermazione di appartenenza all'impero dell'area, più che di reale controllo del territorio; un ruolo di disturbo delle comunicazioni civili e un ruolo di potenziale minaccia a quelle militari, o, magari, una funzione di avvistamento e di sorveglianza su movimenti di truppe fuori dell'ordinario ⁽²¹⁾, ma non certamente una funzione di blocco e di separazione fra le zone di insediamento longobardo.

Anche il nome stesso di Monte Bardone - *Mons Langobardorum* - ha un senso ambiguo che è stato interpretato, ad un estremo, come l'orgoglio dell'appartenenza di un percorso canonico ad un popolo che si fa regno, ma che potrebbe, all'altro estremo, non andare molto oltre l'aleatoria occasionalità di un *break-point* del *limes* bizantino, nè più nè meno di quando la tradizione popolare volle definire come «passo di Annibale» quei valichi, dal Col du Clapier in giù, fin quasi al Trasimeno, da cui forse, e certamente per una sola volta, transitò l'armata cartaginese.

Non si hanno certo prove concrete, ma mi sia permesso di dubitare che, almeno fino all'epoca di Rotari e della conquista della *Maritima*, gli anni 641-644, i traffici da Monte Bardone al sud, e viceversa, siano stati relativamente scarsi: la stessa tradizione che la marcia di Rotari alla conquista del litorale lunense-ligure procedesse da sud, cioè da Lucca e dalla Versilia ⁽²²⁾, sarebbe ulteriore indizio che l'accesso, gli accessi, di Monte Bardone conservavano ancora qualche problema. Soltanto all'epoca di Liutprando, che, teste Paolo Diacono ⁽²³⁾, fonda il monastero di Berceto nei pressi del valico, avremo la certezza che ogni rischio nei pressi del valico risulta ormai superato da un pieno e formale controllo, attestato - quasi una investitura regale del tracciato - dalla nuova istituzione religiosa.

Ammetterò il benevolo lettore che ogni tentativo di dotare di senso, e quindi di giustificare in termini di benefici superiori ai costi, questo tratto lunigianese della via Francigena è, allo stato delle conoscenze, assai improbo: a suo favore si possono soltanto evidenziare la franosità e la maggiore asperità dell'alternativa garfagnina e la notevole visibilità della costa e del mare nel tratto versiliese della strada Romea, che avrà consentito, se non sicurezza, almeno possibilità e tempi di fuga.

Mi si permetta, allora, di introdurre una considerazione che, balenatami alla lettura dei lavori di Pier Maria Conti, resta comunque sostanzialmente una ipotesi senza basi scientifiche concrete: sto ipotizzando che questa debolezza oggettiva del tratto lunigianese sia stata superata da una costante azione ideologica, condotta in un primo tempo dell'episcopato lunense, forse il più aperto a una diplomazia di reciproca tolleranza verso l'invasore longobardo, poi anche da quello lucchese e, se non è troppo pindarico il mio volo, vorrei collegarla con la leggenda, pure più tarda, del Volto Santo, del suo fortunoso arrivo a Luni e del suo trasporto a Lucca. Una immagine-reliquiario, forestiera e pellegrina, gettata dal mare sulla costa dopo un naufragio. Simbolo forse non del tutto casuale: affidandosi ad essa e promettendo di renderle omaggio, i pellegrini avrebbero potuto superare felicemente i rischi del tratto più esposto dell'intera Francigena.

5. Conclusioni (provvisorie)

Le conclusioni che si possono trarre, se prese singolarmente, hanno un sapore lapalissiano:

- la strada altomedievale ricalca dove può e dove non si viene esposti a pericoli durevoli il preesistente tracciato romano
- in assenza di pericoli durevoli l'«ingegnere collettivo» altomedioevale non si esime da sforzi anche ingenti di riadattamento e di ricostruzione dei tracciati deteriorati, la cui *necessitas* è inizialmente localistica, poi di *status* e infine politica
- fra i pericoli durevoli una graduatoria discendente vede in testa il mare e la sua incontrollata potenzialità di portare spiacevoli sorprese
- i pericoli durevoli minano più l'aspetto logistico-assistenziale che l'aspetto motivazionale del singolo viaggiatore
- le esigenze di carattere militare strategico non giustificano in positivo l'esistenza di un tracciato di lunga percorrenza, ma ne giustificano in negativo l'abbandono, configurandosi come pericolo durevole
- la società civile, ma ancor più quella religiosa, dell'alto Medioevo, complici gli interessi diplomatici e di status del dominio politico, giustificano in via prioritaria, nonostante la riduzione degli scambi commerciali, il riadattamento di almeno un tracciato di lunga percorrenza che funga da cordone ombelicale dell'Occidente cristiano
- nella scelta del tracciato di questo cordone ombelicale i fattori di rischio di natura umana prevalgono di gran lunga sui fattori di origine naturale
- anche nei tratti dove si ha un maggior fattore di rischio, si possono riscontrare presenze di utilità plurime di diversa natura, o surroghe ideologiche delle stesse, la cui sommatoria giustifica il rischio stesso
- le divisioni politico-militari del territorio italico tra bizantini e longobardi condizionano spazialmente, ma non ostacolano il formarsi di almeno un tracciato di lunga percorrenza che colleghi nord e sud della penisola
- detto tracciato non è esclusivo, specialmente in termini militari, ma tende ad esserlo per gli spostamenti di tipo civile, a partire dalle zone di controllo consolidato di una delle due parti contrapposte, forse grazie a garanzie di tipo ideologico-religioso.

Fabrizio Vanni

Ringrazio Luciano Bassini e Renato Stopani per aver discusso più volte con me le bozze del lavoro, la cui stesura ricade totalmente su di me.

NOTE

(1) La strada qui è intesa come sistema complesso dotato di significato. Il tracciato di una strada, infatti, può essere letto come una sommatoria di segmenti, per se stessi significativi, i quali, a loro volta, possono essere letti come le risultanti di diverse opzioni complesse antagoniste, di ordine storico, orografico, idrografico, ecologico, strategico, politico, economico, demografico, igienico, religioso, ecc., in cui ognuno di questi fattori contribuisce, in una dimensione sociologica di gruppi locali, ma anche di comunità più ampie e talvolta universali, alla massimizzazione delle proprie relative utilità marginali.

Non essendo possibile ipotizzare, come si è tentato in economia marginalistica, di tenere costanti tutti i fattori, eccetto uno, per studiarne l'andamento, l'unico metodo che si è ritenuto accettabile, per ridurre ad un significato storicamente e retoricamente persuasivo il tracciato della via Francigena nel tratto toscano, è quello di considerare, per ogni segmento ritenuto significativo, i motivi che hanno indotto «l'ingegnere collettivo» delle comunità locali e sovralocali dell'alto medioevo a scegliere *quel tracciato e non altri*, che, nelle dimensioni sopra citate, avevano possibilità apparentemente simili per essere prescelti; l'obbiettivo, che travalica l'aspetto introduttivo di questo saggio, è quello di individuare, caso per caso, il fattore o i fattori che hanno fatto pendere la bilancia della «decisione ingegneristica collettiva» in favore della soluzione a cui le fonti storiche e le ricerche più puntuali ci hanno ormai convinto essere il tracciato della via Francigena o Romea nella seconda metà del secolo X, coincidente col viaggio di ritorno verso Canterbury dell'abate Sigerico, tracciato che, in conseguenza di ciò, viene qui ad essere eletto, in una logica di sociologia comprendente, come tipico-ideale o 'normale'.

Vi sono indubbi limiti in una metodologia come questa che, col ricorso in assonanza alla sociologia comprendente, alla retorica, alla linguistica e alla semiotica, oltre ad un'eco della citata economia marginalistica, non vuole certo dimenticare che ciò che può sciogliere il nodo gordano delle possibili interpretazioni, più o meno antagoniste o complementari, altri non è che il dato storico nella sua ineluttabile ipostasi.

Per converso, siamo altrettanto consapevoli che il dato storico non è in grado di dotare di senso le scelte umane, ma solo di porre ad esso dei limiti, più o meno solidi in proporzione alla quantità dei dati disponibili; e che pertanto la ricostruzione *a posteriori* del senso (o, meglio, di un senso, retoricamente e storicamente accettabile), nella scelta di un tracciato viario, anziché di un altro, è di per sé meritevole di uno o più tentativi di lettura interpretativa.

(2) Il ricorso alla dimensione sociologica consente anche di evitare distinzioni, legittime, ma tipiche di un approccio da storici, quale quella tra «itinéraires théoriques» e «itinéraires réels», proposta da Yves Renouard in «Routes, étapes et vitesse de marche de France a Roma au XIII et au XIV siècles d'après les itinéraires d'Eudes Rigaud (1254) et de Barthelemy Bonis (1350)». - in «Studi in onore di A. Fantani». - Milano, 1962. - scilicet vol. III, pp. 405-28.

(3) Per l'uso di questo concetto, che considero fondamentale per una sociologia del tardo antico e dell'alto medioevo, sono debitore a Pietro Janni, il cui breve saggio «Lo spazio odologico e gli albori della cartografia» ne «L'Universo» Anno LXVII n. 4 (luglio-agosto 1987) mutua dalla psicologia di Kurt Lewin il concetto di "spazio odologico" che connota meglio di altri la dotazione di senso delle comunicazioni nell'epoca in esame.

(4) È proprio per questo che ritengo avere un senso e uno spazio di ricerca una sociologia della strada altomedioevale: è l'unico periodo storico in cui i luoghi del tragitto, e le problematiche che da essi scaturiscono, hanno un'importanza e una dignità pari ai luoghi che mettono in comunicazione, appunto perché il controllo della strada non coincide necessariamente col controllo del territorio circostante.

(5) È purtuttavia evidente che gli storici non sono tenuti ad affrontare in termini dubitativi quelle poche determinazioni logiche deducibili dalla povertà dei fatti conosciuti. In questo senso, sono tuttora valide, e storicamente conseguenti, le osservazioni sulla genesi della Francigena formulate da Renato Stopani [*«La via Francigena in Toscana: storia di una strada medioevale»*. - Firenze: Salimbeni, 1984. - *Scilicet* Capp. 2 e 3] e da Thomas Szabó [*«Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel medioevo»*. - Bologna: editrice Clueb, 1992. - *Scilicet* Cap I,5].

(6) La letteratura secondaria ricorre abbondantemente a questa argomentazione, certamente valida, e sufficientemente testimoniata per i secoli dal VII al XII. Fra gli eventi chiave, lo spostamento della sede vescovile da Populonia a Massa Marittima, che però potrebbe anche essere attribuito all'impoverimento delle miniere, già testimoniato da Strabone, e al rinvenimento di nuovi siti estrattivi nell'interno.

(7) Già il Repetti, alla voce 'Padule di Castiglion della Pescaia', del suo *«Dizionario geografico fisico storico della Toscana»* (Firenze, 1841), descriveva due processi convergenti, la riduzione della profondità e la perdita di salinità, come motivi della perdita di salubrità, vantata in epoca romana dal Lago Prelio.

(8) Il quotidiano «La Repubblica» del 27.7.1994 a p. 20 riporta un servizio di cronaca in cui si ipotizza che in un sepolcro tardo antico di Lugnano in Teverina (Terni) alcuni dei crani rinvenuti abbiano tracce sintomatiche di malaria. Trascurando l'accentuazione giornalistica sull'ipotesi che Attila sia stato fermato dalla malaria e non da papa Leone, resta il fatto che l'archeologia potrà dare sempre più luce a questo tipo di situazioni, per le quali le altre fonti non possono essere di grande aiuto.

(9) Rutilio Namaziano, *«Il ritorno»* [con traduzione di Alessandro Fo] - Torino: Einaudi, 1992. Libro primo versi 37-42. La mancata paura di Rutilio per la mefiticità del Lago Prelio può essere spiegata con gli ascendenti letterari (Cicerone, in particolare) che Rutilio ha sicuramente presenti, ma può altrettanto validamente essere spiegata inferendo che all'epoca il Lago Prelio era ancora di acqua salmastra, come cinque secoli prima.

(10) Per gli aspetti scientifici dell'argomentazione si ricorre al prezioso saggio di Renzo Mazzanti e Marinella Pasquinucci *«L'evoluzione del litorale lunense-pisano fino alla metà del XIX secolo»* in *«Bollettino della società geografica italiana»* Ser. X, vol. XII, 1983, pp. 605-628.

(11) In ogni caso, sull'estensione spaziale e sulla localizzazione delle paludi in Toscana, credo ci si debba porre un limite teorico, per non correre il rischio di farne un comodo alibi all'individuazione di causazioni alternative alla mancata transitabilità medioevale di questo o quel tratto. Il limite dovrebbe essere dato, per la Toscana, grosso modo, in assenza di altre fonti certe ed esplicite, dalle rappresentazioni cartografiche di Leonardo da Vinci [Codice di Madrid II ff. 22 v. e 23 r. per il medio Valdarno tra le Cerbaie e Prato; Madrid II ff. 52 v. e 53 r. e Windsor 12279 per la foce dell'Arno intorno a Pisa; Codice Windsor 12277 per l'intera valle dell'Arno e per la costa toscana; nonchè Windsor 12682 e 12278 r. per la Valdichiana dal Pratomagno al Trasimeno]. La tendenza ad eccedere con la causazione negativa da impaludamento, deriva certamente dal Plesner [*«Una rivoluzione stradale del Dugento»*. - København: Universitetsforlaget, 1938] nella cui rappresentazione cartografica della Toscana medioevale si va ben oltre le superfici temporaneamente coperte dall'alluvione del 1966. Per contro, Thomas Szabó, quando descrive [*Op. cit.* p. 45] le 'vie a tavolato' (*Bohlenwege*) offre, sia pure per aree assai lontane dalla Toscana, importanti esempi della capacità medioevale di superare l'ostacolo delle acque stagnanti, anche a scopo di transito.

(12) La citazione è da Anselmo, Arcivescovo di Canterbury, che viaggia da Roma verso Lione (quindi l'«*inscuritas*» è da attribuirsi all'Aurelia), fra il 1103 e il 1104, riportato, con un richiamo al Davidsohn, da Gioacchino Volpe *«Studi sulle istituzioni comunali a Pisa»* (1902) - Firenze: Sansoni, 1970. - pp. 159-61 e nn. Lo stesso Volpe propone in queste stesse pagine una puntuale considerazione sui motivi che rendono, ancora nel XII secolo, più appetibile la via Francigena a una eventuale via costiera.

(13) Un testo ancora fondamentale per la ricognizione delle vicende della Cassia resta sempre, nonostante il tempo passato, «*Firenze-Roma: comunicazioni stradali attraverso i tempi*» che Daniele Sterpos curò per la Società Autostrade nel 1964.

(14) Alberto Fatucchi, «*Aspetti dell'invasione longobarda del territorio aretino*». - Arezzo: Stab. Tip. Palmini & C., 1975.

(15) Cfr. Mario Lopes Pegna, «*Le strade romane del Valdarno*». - Firenze: editoriale toscana, 1971.

(16) Johan Plesner, *op. cit.* In particolare, i Capp. IX e X.

(17) Per il Mugello e il Casentino si veda il già citato saggio del Fatucchi, mentre per la Lunigiana si è fatto riferimento ai lavori di Pier Maria Conti, in particolare a «*Luni nell'alto Medioevo*». - Padova: Cedam, 1967.

(18) Alberto Fatucchi, *Op. cit.*, scilicet p. 50.

(19) Ci si affida alla competenza di Pier Maria Conti [«*L'Italia bizantina nella "Descriptio orbis romani" di Giorgio Ciprio*». - La Spezia: Accademia lunigianese di scienze «G. Capellini», 1975.] per le individuazioni delle voci 549 e 550 di Giorgio Ciprio. Altrettanto valida riteniamo l'individuazione della voce 542 nel Castellum Aghinulfi di Montignoso in Versilia.

(20) O addirittura, se di controllo bizantino, Luni-Pisa. Di nuovo, è il Fatucchi, (*Op. cit.* p. 55), che, sulla base della persistenza del toponimo S. Cassiano, ipotizza una testa di ponte bizantina in area pisana anche dopo l'insediamento longobardo in Lucca e Pistoia.

(21) Paolo Diacono [*Historia Longobardorum* V, 27] ci racconta che Grimoaldo, dopo essere sceso in Toscana da Monte Bardone, senza che i bizantini se ne accorgessero, [«per Alpe Bardonis Tusciam ingressus, nescientibus omnino Romanis»], se ne va a punire la città di Forlimpopoli, in Romagna. A parte le ragioni di un percorso che appare assurdo, dovendo valicare due volte l'Appennino, appare evidente che le residue postazioni bizantine intorno a Monte Bardone, che implicitamente sembrano essere attestate, dovevano avere poco più che un ruolo di avvistamento.

(22) Pier Maria Conti «*Luni nell'alto medioevo*», *cit.*, p. 127. Lo stesso autore tende a interpretare la leggenda secondo cui la regina Teodolinda fu sorpresa da un mostro nel lunense come «un'eco deformata e favolosa di qualche isolata spedizione bizantina» (p. 123). Importante è, infine, la lettura che il Conti dà della ripresa dell'offensiva longobarda della metà del secolo VII come una conseguenza della perdita del monopolio bizantino del mare, causata dall'espansione araba.

(23) Paolo Diacono [*Op. cit.* VI, 58]: «In summa quoque Bardonis Alpe monasterium quod Bercetum dicitur [Liutprandus] aedificavit».

De Strata fragigena



STUDI E RICERCHE SULLE VIE DI PELLEGRINAGGIO DEL MEDIOEVO

III
1995

CENTRO STUDI ROMEI
POGGIBONSI

Sommario

EDITORIALE	p. 7
CONTRIBUTI	
Quando e perchè l'Arcivescovo di Canterbury, Sigeric, si recò a Roma (<i>Renato Stopani</i>) ..	p. 9
Considerazioni sulla genesi del tratto toscano della Via Francigena (<i>Fabrizio Vanni</i>)	p. 21
Devozione cristiana e leggenda germanica nell'“itinerarium” dell'abate Nicola Munkathverá (<i>Fabrizio D. Raschellá</i>)	p. 39
SPIGOLATURE	
I Templari a Benevento, “mansio” della via Francigena del sud (<i>Bianca Capone</i>)	p. 59
La Chiesa di Santa Maria in Carbonara a Viterbo, “ordinis militie Templi” (<i>Enzo Valentini</i>)	p. 67
La mansione sigericiana di San Martino ai Foci (<i>Giovanni Cencetti</i>)	p. 73
RECENSIONI	
Guida ai percorsi della via Francigena in Toscana (<i>Luciano Bassini</i>)	p. 77
NOTIZIARIO	
La “Peregrinatio Studiorum” Jacopea in Europa nell'ultimo decennio	p. 79