



Reti Medievali Rivista, III - 2002/1 (gennaio-giugno)

<<http://www.retimedievali.it>>

ISSN 1593-2214 © 2002 Firenze University Press

Gli utenti della strada: mercanti, pellegrini, militari*

di Marina Gazzini

Strade e utenza: la reciprocità di un rapporto

Nel 1191 il re di Francia Filippo II Augusto, di ritorno dalla terza crociata, fece tappa con il suo seguito di armati a Robbio. Di qui passava infatti una delle varianti principali che in area padana seguiva la via Francigena, nel collegare, tramite Vercelli, il Po e i valichi alpini¹. In età medievale anche piccoli centri come Robbio potevano dunque essere immessi in un contesto di ampio respiro grazie al passaggio di uomini conducenti armi, merci, nonché idee, modelli e stili di vita.

Che il Medioevo fosse un'età di grandi spostamenti, in grado di esercitare una forte capacità omogeneizzante dei suoi tanti particolarismi, è noto. Individui di ogni strato sociale intraprendevano viaggi, più o meno lunghi ed impegnativi, rispondendo a sollecitazioni di varia natura, dettate da esigenze economiche e professionali, disegni di potere, afflitti spirituali, ma anche dal semplice desiderio di conoscenza². Si trattava soprattutto di armati, pellegrini, mercanti, ruoli spesso intrecciati, come la duplice veste di Filippo Augusto, sovrano e crociato, soldato e pellegrino, rivela.

Risulta infatti ormai assodato che itinerari di portata internazionale, come la via Francigena, non fossero monopolizzati da univoche tipologie di utenza, a dispetto anche di certe intitolazioni di maggiore fortuna che contribuirono a connotare tali percorsi in senso 'romeo' o 'nazionale'. L'articolata denominazione di un tratto viario del torinese, indicato in una fonte come *strata publica peregrinorum et mercatorum*³, suggerisce ad esempio di evitare sia classificazioni legate a specificità di fruizione, sia di configurare, fra gli utenti, ruoli rigidamente distinti. Talvolta, i mercanti tentavano infatti di confondersi con gruppi di pellegrini per eludere il versamento di tariffe doganali ed altre forme di esazione⁴. Al tempo stesso, chi intraprendeva un pellegrinaggio non era sempre mosso da profonde e personali convinzioni religiose. È il caso dei

pellegrini ‘vicari’, ovvero di coloro che a pagamento svolgevano viaggi salvifici per conto di terzi (una sorta di mediazione dunque fra pellegrinaggio e commercio)⁵, o dei pellegrini ‘forzati’, penitenti ai quali il pellegrinaggio era stato imposto da confessori, inquisitori o anche giudici civili per espiare peccati contro la fede o per punire crimini compiuti contro il bene pubblico⁶.

In un recente intervento, Giuseppe Sergi ha ribadito come un corretto approccio interpretativo del rapporto instauratosi fra strade e società debba tenere conto del fatto che l’esistenza delle strade veniva determinata tanto dalla loro genesi quanto dagli usi – molteplici e stratificati nel quotidiano come nella successione temporale – che esse consentivano⁷. Una delle caratteristiche della rete viaria medievale – profondamente mutata rispetto a quella romana⁸ e configurabile come un ventaglio di varianti e derivazioni da un asse centrale di antica origine⁹ – fu tra l’altro proprio quella di assumere per alcuni suoi tratti dei soprannomi che traevano spunto da caratteristiche naturali del territorio, dalle mete delle strade, dalla loro pericolosità, dall’identità di coloro che ne facevano prevalentemente uso.

Se la strada viene dunque, in parte, connotata dall’utenza (numerose sono infatti le attestazioni documentarie di *stratae peregrinorum*, *ungarorum*, *mercatorum* e simili) si verifica però anche il processo inverso, ovvero della strada che arriva a connotare alcune categorie. E questo non solo in odierne classificazioni storiografiche, magari influenzate dall’ampia cassa di risonanza raggiunta dal tema stradale – eloquente in proposito la peculiare definizione di «santità della strada e del ponte» coniata da André Vauchez¹⁰ – ma anche nella terminologia dell’epoca. I trecenteschi statuti dei mercanti di Milano definivano ad esempio in modo assai eloquente i membri della corporazione quali *mercatores utentes stratis*, avendo l’uso delle strade finito per contraddistinguere quella parte del gruppo professionale che si era dedicata all’exportazione dei prodotti lavorati e all’importazione di ciò che il mercato lombardo richiedeva (punto sul quale si tornerà meglio in seguito).

Nel parlare di ‘usi di strada’ bisogna quindi tenere sempre presente alcune avvertenze. Anzitutto, è opportuno evitare ogni interpretazione a senso unico. La strada si adatta agli usi, ne viene da questi modellata, ma mantiene la sua valenza forte nel momento in cui diventa elemento di connotazione e distinzione: esempio di questo doppio binario – definitorio ed interpretativo – il già citato caso della Mercanzia milanese. Altre considerazioni inducono invece a adottare prudenza nel servirsi dell’onomastica e della toponomastica per individuare certi ambiti d’uso: alle volte le strade portavano infatti denominazioni ‘subdole’, fuorvianti, che sembravano indicare utenze e genesi predominanti ma che in realtà avevano origini diverse, come ha dimostrato Aldo Settia nel liberare molte vie *pagane*, *ungaresche* e *pelose* da etimi impropri¹¹. Gli usi non devono infine essere elevati a fattori deterministici nella configurazione del reticolo stradale. I più assidui utenti della strada – pellegrini, mercanti, militari – dovevano fare i conti non solo con le proprie esigenze (di sicurezza, facilità di percorso, brevità di tragitto, approntamento di forme di ospitalità e ricovero), ma anche con le intenzioni di chi deteneva il potere lungo le arterie

di comunicazione: signori e comuni erano infatti capaci, per favorire i propri interessi, di intervenire in maniera determinante sui flussi di *viatores* inaugurando percorsi, deviando tracciati, rilanciando strade cadute in disuso, regolando pedaggi, concedendo esenzioni, senza contare poi di interventi decisamente più ‘aggressivi’¹². La frequentazione delle strade – e, di conseguenza, la vitalità ed altre caratteristiche degli itinerari – venivano dunque determinate tanto dalle mete di chi, materialmente, le percorreva, tanto dalle finalità di chi le controllava.

Premesso ciò, mi pare che il discorso relativo al nesso strade-utenza possa venire proficuamente contestualizzato in un ambito – la Lomellina – che consente di prendere in considerazione una vasta porzione dell’Italia nord-occidentale, date le sue caratteristiche di area dotata di una sua specificità storica ma al tempo stesso di confine, tra Lombardia e Piemonte, come dimostra la stessa intersecazione delle circoscrizioni ecclesiastiche e civili, afferenti a diversi poli¹³.

Tre utenze privilegiate: pellegrini, militari, mercanti

In epoca medievale il territorio lomellino si presentava se non rigidamente delimitato quantomeno fortemente caratterizzato dalla viabilità, terrestre e fluviale: due fondamentali direttrici di marcia – lungo gli assi nord-sud (dalle Alpi verso Milano, Genova, Roma) e occidente-orientale (tra il Piemonte e le Venezie) – e due fiumi navigabili (Po e Ticino)¹⁴ consentivano il passaggio di pellegrini, di negozianti con le loro merci, di uomini armati al soldo di imperatori, re, feudatari, signori territoriali, comuni.

L’utenza di questi itinerari viene rivelata in taluni casi dalla denominazione assunta da certi tratti viari – come per quel segmento di strada dell’Oltrepò pavese che, tra Pontecurone e Castel San Giovanni, prendeva l’appellativo di ‘romeo’¹⁵ – ma più comunemente da altri segnali, come la costante preoccupazione dei mercanti pavesi di ottenere, tanto dalle autorità comunali quanto dai signori locali, adeguate garanzie di sicurezza e libertà di transito; oppure dalla fondazione di castelli presso vie ‘pubbliche’ con funzioni difensive contro le scorrerie di eserciti invasori che si muovevano anch’essi lungo tali direttrici (è il noto caso della *munificentia* di Cilavegna sorta nei primi del X secolo *ob timorem ungrorum*)¹⁶; o, ancora, dalla nascita di culti e leggende intorno a figure di pellegrini morti lungo il tragitto, vinti da fame, stanchezza, malattie o caduti sotto l’agguato di briganti, come capitò a Geroldo di Colonia, pellegrino tedesco assassinato nei pressi di Cremona nel 1241¹⁷.

In quella parte del territorio pavese incuneato tra i contadi di Piacenza e Tortona, e attraversato da quella strada Romea poc’anzi ricordata, si venerano tre santi pellegrini, ognuno dei quali si rese protagonista di uno dei viaggi verso le tre grandi mete della cristianità medievale. Si tratta di Bovo, morto a Voghera nell’ultimo decennio del X secolo mentre dalla natia Provenza si dirigeva al sepolcro romano degli apostoli Pietro e Paolo; di Palmerio, personaggio anonimo connotato solo dal viaggio in Terrasanta, morto nel 1233

a Broni dove sedici anni più tardi si interruppe anche il pellegrinaggio del ferrarese Contardo diretto in questo caso alla tomba di S. Giacomo in Galizia. Mentre sulla vita dei due santi di Broni poco si può dire – vanno anzi considerate sicuramente errata l'identificazione di Palmerio con un omonimo abate del monastero di S. Pietro in Ciel d'Oro e poco probabile l'attribuzione di Contardo alla casata estense – maggiori e più attendibili notizie sono rimaste intorno a san Bovo, sebbene non sia nemmeno questi immune da esaltazioni agiografiche¹⁸.

Figlio di nobili provenzali, Bovo partecipò alla lotta contro i saraceni condotta dal duca Guglielmo I di Provenza che nel 973 riuscì ad espugnare la roccaforte musulmana di Frassineto. Nonostante il successo dell'impresa che, immaginiamo, contribuì ad accrescere anche il prestigio personale di Bovo, egli decise in seguito di mutare vita dedicandosi a pratiche ascetiche e penitenziali, nonché ad una periodica attività di pellegrinaggio a Roma. Di questo percorso esistenziale sono state significativamente messe in rilievo le analogie con la *Vita* di san Gerardo di Aurillac (cui è probabile si sia ispirato l'agiografo di Bovo), fonte nella quale si troverebbe tra l'altro attestato per la prima volta in Occidente il termine *romeus*¹⁹, ulteriore riflesso terminologico – accanto naturalmente alla più famosa denominazione 'francigena' – della portata europea di certi itinerari, delle loro mete ed utenze.

Inverse invece le tappe che portarono i santi Amico e Amelio, caduti e commemorati a Mortara, a percorrere le strade italiche, in pellegrinaggio religioso da adolescenti, impegnati in campagne militari da adulti. Figli di un *miles bericanus* il primo e di un *comes alvernensis* il secondo, Amico e Amelio si conobbero – secondo quanto narrano degli *Atti* giudicati però favolosi dai Bollandisti – a Lucca quando erano ambedue in viaggio dalle regioni franche verso Roma per ricevere il battesimo; in questa circostanza nacque una salda amicizia, temprata in seguito da una serie di avventurose peregrinazioni da una parte all'altra del regno franco e rafforzata dalla comune militanza nell'esercito di Carlo Magno: come paladini carolingi caduti nell'immaginaria battaglia di Silvabella sono difatti esaltati nella *chanson de geste*²⁰.

Questa leggenda «feudale e cristiana» si snoda per intero sulla via Francigena: quando Amico e Amelio perirono a Mortara si trattava all'incirca della settima o ottava volta che passavano di lì e difatti, sia nell'epica sia nell'agiografia, essi sono noti come 'romei', per quanto il pellegrinaggio in senso stretto non fosse stato il tratto distintivo della loro vita. Sulla strada di Genova, fra Tortona e Serravalle Scrivia, trovò invece ambientazione la romanzesca vicenda di un altro eroe dell'epica carolingia, Otinel, giovane e valoroso principe saraceno poi convertito e combattente al fianco di Orlando e Carlo Magno²¹.

La presenza di armati, e non solo legendari, fu comunque una costante delle strade lomelline, dall'alto medioevo – è probabile che proprio lungo la strada romea nel tratto monferrino-pavese-piacentino si siano spostati, in almeno un paio di occasioni alla fine del IX secolo, gli eserciti degli imperatori Carlo il Calvo e Lamberto²² – al periodo successivo. La Lomellina bassomedievale venne difatti tormentata da continue guerre, causate prima dalla politica

espansionistica dei comuni – famosi il saccheggio e la distruzione nel 1202 da parte delle milizie pavesi del castello di Robbio presidiato dai vercellesi²³ – e poi dal contrastato inserimento all'interno della compagine politico-territoriale viscontea, di cui la Lomellina rappresentava un'area 'calda' in quanto di confine con le terre del marchese del Monferrato e dei Savoia²⁴. L'evoluzione degli assetti politici e dei rapporti di potere si rifletteva anche sull'utilizzo delle strade in funzione militare, come attesta l'appello rivolto nel 1310 dagli ambasciatori di Enrico VII ai vigevanesi affinché approntassero *victualia, pontes et vias* in vista del futuro passaggio dell'imperatore e del suo seguito, una richiesta che, per quanto legittima a seguito degli accordi raggiunti più di un secolo prima tra impero e comuni a Costanza, non venne accettata supinamente dalla comunità locale che rispose di dover prima sentire il parere del proprio signore Guido della Torre²⁵.

Lungo i fiumi che delimitavano il territorio lomellino e le strade che lo attraversavano, oltre a pellegrini e uomini d'arme si muovevano, e con sempre maggiore frequenza a partire dall'XI secolo, i mercanti. L'economia lomellina, infatti, a dispetto di alcune caratteristiche di per sé non favorevoli che non sembravano preludere ad un grande sviluppo, si dimostrò invece in grado di integrarsi felicemente – fornendo derrate e manufatti ma anche servizi di supporto – nei circuiti commerciali che interessavano la Lombardia e il Piemonte, aree il cui forte dinamismo commerciale, proiettato ben oltre i confini regionali, spesso si accompagnò all'espansionismo politico e territoriale²⁶. Da una parte si faceva dunque sentire l'influenza delle piazze di Vercelli, che a pochi anni dalla comparsa dei consoli comunali presentava già dei *consules negotiatorum*; di Tortona, i cui primi atti comunali che tutelano i percorsi dei suoi mercanti verso il mare ne testimoniano la proiezione su Genova; di Asti, la cui precoce sperimentazione comunale si affiancò ad un tempestivo sviluppo della rete di traffici sull'asse Genova-Oltralpe; e di Torino, città 'di strada' che fin dai primi del XII secolo visse in gran parte sul transito commerciale tra le regioni al di là e al di qua delle Alpi²⁷. Dall'altra agivano gli uomini di affari ed altri operatori economici di Pavia, e di Milano ovviamente, città dove l'espansione mercantile coincise, con reciproci ed inscindibili rapporti di causa-effetto, con l'affermazione della signoria viscontea²⁸.

Un problema comune: la sicurezza

Tante fruizioni, spesso miste, delle strade corrispondevano a diverse volontà o possibilità di tutela, controllo e manutenzione delle stesse. Tra i vari utenti furono i mercanti – sia per necessità contingenti sia per quell'approccio razionale e pragmatico che li contraddistingueva in ogni campo agissero – a dimostrarsi coinvolti in maniera più concreta e assidua nell'organizzazione stradale, in quanto promotori, coordinatori, esecutori non solo di spedizioni commerciali ma anche di politiche economiche che andavano spesso ad interferire (o talvolta a identificarsi) con la politica dei loro stati²⁹. I mercanti difatti si preoccupavano – alle volte provvedendovi direttamente, più spesso

sollecitando presso i poteri locali interventi mirati – che fosse garantita una generale situazione di sicurezza per tutti i *viatores* e, più nello specifico, che fossero loro assicurati passaggi aperti durante tutte le stagioni, cammini ampi e comodi, attrezzature funzionali (dalle poste, alle locande, agli *hospitia*). Essi si adoperarono inoltre per ottenere il ridimensionamento dell'istituto della rappresaglia, fonte di intralci per un tranquillo svolgimento dei commerci essendo i mercanti tra i soggetti maggiormente presi di mira, per il loro *status* di straniero, per lo più indifeso, ma dotato di una discreta disponibilità finanziaria³⁰. Lettere di salvacondotto – trasformatesi però presto in tariffe daziarie³¹ – e contratti di assicurazione (di nuova elaborazione)³², completano il quadro degli strumenti approntati a difesa degli operatori e delle loro merci.

La stretta compenetrazione fra mercanti e viabilità fu tanto più evidente a Milano dove la competenza della mercatura sulle strade era definita *antiqua* già nella redazione delle Consuetudini del 1216³³. A seguito della concessione da parte del comune³⁴, l'*Universitas mercatorum Mediolani* eleggeva ogni anno 12 *consules strate* con ampia giurisdizione su strade e mercati: durante il loro mandato essi avevano il compito di collaudare le strade, scrivendo su un registro quelle approvate; sulle strade non iscritte la sicurezza era quasi nulla e su questi itinerari era escluso l'aiuto della Camera in caso di ruberia (1330)³⁵.

A metà Trecento, tuttavia, l'*Universitas mercatorum* di Milano perse, almeno formalmente, il controllo sulle strade reso di competenza di uno specifico ufficio centrale che conobbe la sua espressione legislativa nel 1346³⁶. Ciò sicuramente dipese dall'affermazione del nuovo potere signorile visconteo, che elaborò un apparato amministrativo sempre più articolato e pervasivo, ma forse anche da un possibile indebolimento interno della corporazione dei mercanti che gli statuti di metà secolo ci rivelano rappresentata dai soli *mercatores utentes stratis* (ovvero coloro che percorrevano le strade e si servivano di queste per importare materie prime e per esportare i prodotti lavorati), essendosi invece allontanato, prima del 1330, l'importante gruppo dei mercanti imprenditori che sovrintendevano al settore laniero (noti infatti come *mercatores facientes laborare lanam subtilem*)³⁷. Il controllo del ceto mercantile sulla viabilità non venne comunque del tutto a mancare, in quanto l'ufficio delle strade (unificato nel 1390 a quello delle acque) venne sottoposto al consiglio dei XII di provvisione, i cui ufficiali erano tratti in buona parte dalle file dei grandi mercanti della città³⁸.

Pure a Pavia, nodo del commercio della valle padana anche nei secoli altomedievali³⁹, la mercanzia dimostrò di essere fortemente consapevole dell'importanza del 'fattore strada' per lo svolgimento delle proprie attività. Gli statuti dei mercanti pavesi, emendati nel 1295 e nel 1346, si dimostrano in primo luogo attenti a risolvere questioni relative all'uso delle strade, usi a seconda dei casi protetti, imposti, limitati⁴⁰. Il secondo e il terzo capitolo del testo statutario trattano della sicurezza degli itinerari, di terra e d'acqua, percorsi da mercanti, banchieri ed altri operatori economici pavesi, non solo in Lombardia ma ovunque questi 'si servissero' delle strade, una sicurezza

sovvenzionata grazie ai finanziamenti dei soci stessi e di tutti coloro che usufruivano delle *strate* in territorio pavese⁴¹.

I mercanti della città padana si preoccupavano inoltre della tutela delle proprie cose e persone in caso di furti e rapine commessi da *robatores stratarum*, richiedendo l'intervento punitivo del podestà comunale⁴². Il problema della sicurezza delle vie di comunicazione era d'altronde sentito non solo dai mercanti per il tranquillo esercizio delle loro attività, ma anche dai comuni stessi nel momento in cui esso significava pace e stabilità nei rispettivi contadi⁴³. Già con l'imperatore Federico I Pavia si era infatti premunita di ottenere il riconoscimento che «papiens<es> et eorum merchator<es> per totam Italiam, cum rebus et personis, per aquam et terram, libere et secure ire, stare atque redire»⁴⁴.

Più ambigua invece la funzione svolta dai poteri signorili, i castelli dei quali non è chiaro se sorgessero «per la sicurezza dei percorsi stradali o per un loro sistematico taglieggiamento»⁴⁵. Con i Malaspina i mercanti pavesi stipularono comunque fra il 1259 e il 1284 una serie di convenzioni per l'uso delle strade che, nell'ambito territoriale controllato dai marchesi, mettevano in relazione Genova, Voghera e il resto della Lombardia: tali patti riguardavano principalmente la garanzia di libertà e sicurezza di transito in cambio del pagamento del pedaggio qualsiasi itinerario fosse stato seguito⁴⁶. Problema fondamentale da affrontare per i mercanti utenti delle strade era infatti quello degli accordi di transito e, in stretta connessione, della reciprocità di trattamento tra operatori economici: gli statuti della corporazione dei mercanti di Pavia si premuniscono di stabilire non solo che la circolazione dei propri soci nel territorio ligure e lombardo sottoposto al comune di Genova dovesse avvenire senza l'aggravio di nuove imposizioni⁴⁷, ma anche «quod mercatores omnes civitatum Lombardie debeant et teneantur solvere tantum pedagium de eorum mercadancia in Papia sicut mercatores Papie solvunt et solvent pedagium de eorum mercadanciis in eorum civitatibus»⁴⁸.

Nei settori periferici – quale la Lomellina rispetto ai suoi vari punti di coordinamento territoriale e politico – risultava inoltre particolarmente problematico il mantenimento dell'ordine pubblico. Gruppi di ribaldi, per i quali la marginalità era stile di vita costante⁴⁹, rendevano le strade temibili canali di trasmissione di pericoli. Se l'insicurezza delle strade lomelline, infestate da *latrones* e rese malsicure dalle guerre secondo la denuncia nel 1315 e nel 1324 dei rappresentanti del comune di Vigevano, potrebbe essere interpretata come un pretesto, ingigantito nella sua portata, per giustificare il rifiuto di recarsi a Novara per pagare le decime richieste dal vescovo⁵⁰, non si può non dare credito alla presenza di quei *latrones et fures* della Valle del Ticino dalla risonanza 'proverbiale', per dirla con Galvano Fiamma che scriveva nella prima metà sempre del XIV secolo⁵¹, o di quei *latrones et robatores stratarum* che gli statuti tardo trecenteschi di Vigevano definiscono addirittura *famosi*⁵².

Il confine tra rapine di strada e azioni militari non era sempre netto. E' il caso dell'agguato teso, nel luglio del 1328, a Casteggio (località posta lungo il percorso francigeno) dai ghibellini pavesi al convoglio che trasportava da

Avignone a Piacenza il denaro per pagare le truppe pontificie. L'episodio suscitò all'epoca un forte clamore, soprattutto per la portata della razzia – venne rubata circa la metà del tesoro trasportato (53.000 fiorini) e fu catturato un numero consistente di animali e uomini –, un bottino che, come disse il contemporaneo cronista Pietro Azario, «nusquam in Lombardia factum fuit»⁵³. La vicenda mostra tra l'altro come il traffico internazionale continuasse ad utilizzare (e in certi casi a privilegiare) l'itinerario francigeno transpadano nonostante il fatto che a partire dal XII secolo Genova ed il suo porto avessero cominciato a costituire un fortissimo polo di attrazione, soprattutto in funzione economica⁵⁴.

Sebbene l'instaurazione di nuovi rapporti commerciali, o anche solo l'individuazione di piazze promettenti per futuri sviluppi, si riflettesse facilmente sull'andamento viario, portando alla progressiva atrofizzazione dei cammini verso mete meno frequentate e all'inaugurazione di nuove comunicazioni⁵⁵, la dinamica del rapporto tra il sistema stradale nel suo complesso e i percorsi commerciali non era certo così rigida. I flussi di pellegrini, militari e mercanti non seguivano infatti necessariamente gli stessi itinerari né si manifestavano negli stessi tempi, constatazione quest'ultima che torna a ribadire i caratteri assai compositi del rapporto fra strade e utenza, un nesso fatto di fruizioni contestuali da parte di utenze differenziate, di finalità diverse e intersecate di utilizzo, di usi locali che si integravano ad usi sovregionali ed internazionali.

Note

* Questo intervento costituisce l'esito parziale di una relazione presentata al convegno *Cluny a Robbio. Strade, uomini, poteri in un territorio medievale*, Robbio (PV), 9 maggio 1998.

¹ Per l'itinerario di Filippo Augusto vd. R. Stopani, *La Via Francigena. Una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Firenze 1988, pp. 61 sgg. (a p. 123 la trascrizione del percorso); Id., *Guida ai percorsi della Via Francigena in Emilia e Lombardia*, Firenze 1996, p. 90; vd. anche G.C. Bascapè, *Le vie dei pellegrinaggi medioevali attraverso le Alpi centrali e la pianura lombarda*, in «Archivio Storico della Svizzera Italiana», XV (1936), pp. 5-45 (p. 40).

² Il desiderio d'informazione, l'interesse storico, la curiosità geografica, la tradizione odeporica greca e latina, la voglia di vedere fine a se stessa, costituiscono altrettanti moventi del pellegrinaggio medievale, insieme certo al desiderio di visitare luoghi privilegiati della grazia divina, di farvi penitenza, di riportarvi memorie e reliquie, come mettono in luce, nella varietà dei tagli storiografici e interpretativi: *Pellegrinaggi e culto dei santi in Europa fino alla prima Crociata*, Atti del Convegno, Todi 1963; R. Oursel, *Pellegrini del Medio Evo. Gli uomini, le strade, i santuari*, Milano 1988; F. Cardini, *Gerusalemme d'oro, di rame, di luce. Pellegrini, crociati, sognatori d'Oriente fra XI e XV secolo*, Milano 1991; R. Stopani, *Le vie di pellegrinaggio del Medioevo. Gli itinerari per Roma, Gerusalemme, Compostella*, Firenze 1991; V. ed E. Turner, *Il pellegrinaggio*, Lecce 1997; ma vd. anche G. Tabacco, *Il cristianesimo latino alto-medievale, in Storia del cristianesimo. Il Medioevo*, a cura di G. Filoramo e D. Menozzi, Roma-Bari 1997, pp. 3-106 (pp. 36-63).

³ *Le carte dell'Archivio del Duomo di Torino*, a cura di G. Borghezio e C. Fasola, Torino 1931 (Biblioteca della Società Storica Subalpina, d'ora in poi BSSS, CVI), doc. 45, p. 78.

⁴ Per questa intercambiabilità, a volte fraudolenta, tra mercanti e pellegrini cfr. F. Vercauteren, *La circulation des marchands en Europe occidentale du VIe au Xe siècle: aspects économiques et culturels*, in *Centri e vie di irradiazione della civiltà nell'alto Medioevo*, Atti del Convegno, Spoleto 18-23 aprile 1963, Spoleto 1964, pp. 393-411 (p. 407).

⁵ Di «pèlerinages vicaires» parla F. Rapp, *Les pèlerinages dans la vie religieuse de l'Occident médiéval aux XIVe et XVe siècles*, in *Les pèlerinages de l'antiquité biblique et classique à l'occident médiéval*, Paris 1973, pp. 120 sgg.

⁶ Tale prassi venne codificata da giuristi e teologi del XIII secolo per espiare peccati minori contro la fede e l'ortodossia, ma anche trasgressioni più gravi, quali il sacrilegio o l'incesto, o peccati che implicavano scandali, come le colpe sessuali del clero, o, ancora, per punire crimini compiuti contro il bene pubblico. Dati relativi ai Paesi Bassi rivelano che, per i criminali, dal XIII al XV secolo i santuari in questo senso più 'gettonati' furono quelli di S. Giacomo di Compostella, Nostra Signora di Rocamadour, San Pietro e Paolo a Roma. Turner, *Il pellegrinaggio* cit., pp. 15, 246.

⁷ G. Sergi, *Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strade-società nel Medioevo, in Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, a cura di R. Greci, Atti dei Convegni, Parma e Castell'Arquato novembre 1997, Bologna 2000, pp. 3-12.

⁸ Th. Szabó, *Il controllo dello spazio e la genesi della rete viaria comunale nel Medioevo, in Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni*, a cura di G. Rossetti, Napoli 1986, pp. 27-36.

⁹ G. Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli 1981, p. 33.

¹⁰ Con questa espressione lo storico francese intende indicare un ideale modesto e concreto di santità, tipicamente secolare, le cui tre componenti essenziali furono l'elemosina, la beneficenza e la pace. Il modello è incarnato da numerosi santi, come Gerardo Tintori di Monza o Gualtiero da Lodi fondatori di ospedali preposti, fra il resto, alla cura dei viaggiatori e delle varie strutture legate alla viabilità. A. Vauchez, *Comparsa e affermazione di una religiosità laica (XII secolo-inizio XIV secolo)*, in *Storia dell'Italia religiosa*, a cura di G. De Rosa, T. Gregory, A. Vauchez, 1. *L'antichità e il Medioevo*, Roma-Bari 1993, pp. 397-425 (p. 404). Sulle due fondazioni assistenziali menzionate cfr. G. Albini, *Fondazioni di ospedali in area padana (secoli XI-XIII)*, in Ead., *Città e ospedali nella Lombardia medievale*, Bologna 1993, pp. 19-62 (pp. 54-62); M. Gazzini, *L'ospedale di S. Gerardo di Monza (secoli XII-XV)*, in «Archivio Storico Lombardo», 119 (1993), pp. 45-69.

¹¹ A.A. Settia, «Pagana», «Ungaresca», «Pelosa»: *strade medievali nell'Italia del Nord*, in «Studi Storici», 27 (1986), pp. 649-666 (ora in Id., *Tracce di Medioevo. Toponomastica, archeologia e antichi insediamenti nell'Italia del Nord*, Torino 1996, pp. 75-95).

¹² Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia* cit.; R. Comba, G. Sergi, *Piemonte meridionale e viabilità alpina: note sugli scambi commerciali con la Provenza*, in *Luoghi di strada* cit., pp. 237-246; sulla connessione tra strade e potere vd. anche i vari contributi contenuti in *Vie di comunicazione e potere*, «Quaderni Storici», 61 (1986).

¹³ Cfr. A.A. Settia, *Il distretto pavese nell'età comunale: la creazione di un territorio*, e G. Forzatti Golia, *Le istituzioni ecclesiastiche*, entrambi in *Storia di Pavia*, III, *Dal libero comune alla fine del Principato indipendente*, Pavia 1992, pp. 117-172 e pp. 173-261; vd. anche A.A. Settia, *Assetto diocesano e signoria vescovile. Le presenze pavesi fra astigiano e Monferrato*, in *Bianca Lancia d'Agliano fra il Piemonte e il Regno di Sicilia*, Atti del Convegno, Asti-Agliano 28-29 aprile 1990, a cura di R. Bordone, Alessandria 1992, pp. 185-198.

¹⁴ Cfr. A.M. Nada Patrone, *Il Piemonte medievale*, in A.M. Nada Patrone, G. Airaldi, *Comuni e signorie nell'Italia settentrionale: il Piemonte e la Liguria*, Storia d'Italia UTET, vol. V, Torino 1986, pp. 1-361 (pp. 163 sgg.); L. Frangioni, *Milano e le sue strade. Costi di trasporto e vie di commercio dei prodotti milanesi alla fine del Trecento*, Bologna 1983; Stopani, *La Via Francigena* cit.; Bascapè, *Le vie dei pellegrinaggi medioevali* cit.

¹⁵ A.A. Settia, *Strade e pellegrini nell'Oltrepò pavese: una via 'romea' dimenticata*, in «Annali di storia pavese», 16-17 (1988), pp. 79-88 (ora in Id., *Chiese, strade e fortezze nell'Italia medievale*, Roma 1991, pp. 303-332).

¹⁶ Anno 911 (o 915): Berengario I re d'Italia concede al vescovo di Pavia Giovanni di edificare presso la pieve di Cilavegna una fortificazione a difesa dagli Ungari e gli concede perciò una *via publica* (*I diplomi di Berengario I*, a cura di L. Schiaparelli, FISI, Roma 1903, CIII, pp. 268-269, ma anche in *Cartario di Vigevano e del suo comitato*, a cura di A. Colombo, Torino 1933, BSSS, CXXVIII, doc. V, pp. 11-13). Sebbene non riferibile a questo esempio, presente è comunque il monito a non collegare sempre e necessariamente i castelli con le strade lanciato da A.A. Settia, *Castelli e strade del nord Italia in età comunale: sicurezza, popolamento, 'strategia'*, in *Luoghi di strada* cit., pp. 15-40 (p. 16). Nello studio di queste ed altre emergenze architettoniche notevole può rivelarsi l'apporto della ricerca archeologica: vd. i contributi raccolti negli atti del *I Congresso Nazionale di Archeologia medievale*, a cura di S. Gelichi, Pisa 29-31 maggio 1997, Firenze 1997.

¹⁷ A. Vauchez, *Reliquie, santi e santuari, spazi sacri*, in *Storia dell'Italia religiosa* cit., pp. 455-483 (pp. 481-483).

¹⁸ Su san Bovo vd. *Bovo (Bovone, Bobone, Bonone)*, voce a cura di G.D. Gordini, in *Bibliotheca Sanctorum*, III, Roma 1962, coll. 379-380; e quanto raccolto negli atti del convegno *Un Santo pellegrino nell'Oltrepò pavese*, in «Annali di storia pavese», 16-17 (1988), pp. 9-107. Su Contardo vd. la voce *Contardo d'Este*, a cura di D. Balboni, in *Bibliotheca Sanctorum*, IV, Roma 1964, coll. 158-161; G.C. Bascapè, *S. Contardo pellegrino protettore di Broni*, Broni 1946. Su Palmerio vd. Settia, *Strade e pellegrini nell'Oltrepò pavese* cit., p. 81, che esclude l'identificazione con l'abate di S. Pietro in Ciel d'Oro (avanzata da Bascapè, *S. Contardo pellegrino* cit., p. 13) e suggerisce, piuttosto, uno sdoppiamento del più noto san Palmerio di Piacenza.

¹⁹ M. Cortellazzi, P. Zolli, *Dizionario etimologico della lingua italiana*, IV, Bologna 1985, p. 1104, voce 'romeo'. Settia, *Strade e pellegrini nell'Oltrepò pavese* cit., p. 82.

²⁰ *Amelio e Amico*, voce a cura di C. Carletti, in *Bibliotheca Sanctorum*, I, Roma 1961, coll. 1003-1004; J. Bédier, *Les légends épiques. Recherches sur la formation de chansons de geste*, 4 voll., Paris 1912-17, II, cap. *Les chansons de geste et les routes d'Italie*, pp. 145-293 (pp. 178-206).

²¹ Diversi romanzi carolingi hanno per eroe un personaggio il cui nome presenta forme diverse: Hospelin, Ostinel, Otinel, Otunel, Otuel, Otes, Otonel etc. La sua storia, di musulmano illuminato dalla grazia celeste e, ormai battezzato, entrato a far parte dell'esercito di Carlo Magno, un'assimilazione che culminò nel matrimonio con la sorella di Orlando, viene collocata nell'ambito di una delle spedizioni franche in Lombardia, anche se non vi è concordanza sul luogo del battesimo. Bédier, *Les légends épiques* cit., pp. 269-285.

²² Questo secondo la ricostruzione di Settia, *Strade e pellegrini nell'Oltrepò pavese* cit., p. 82.

²³ Sull'episodio, che fornisce indicazioni interessanti anche per la ricostruzione della formazione degli eserciti comunali e delle modalità di assedio, vd. A.A. Settia, *Armamento e tecniche di combattimento in Piemonte*, in Id., *Comuni in guerra. Armì ed eserciti nell'Italia delle città*, Bologna 1993, pp. 134-156; per la politica territoriale del comune pavese e di quello vercellese cfr. rispettivamente Settia, *Il distretto pavese nell'età comunale* cit.; F. Panero, *Particolarismo ed esigenze comunitarie nella politica territoriale del comune di Vercelli (secoli XII-XIII)*, in Id., *Comuni e borghi franchi nel Piemonte medievale*, Bologna 1988, pp. 73-99.

²⁴ Vd. quanto narrato in Petri Azarii, *Liber gestorum in Lombardia*, a cura di F. Cognasso, in RIS², t. XVI, p. IV, Bologna 1935-1939, *passim*.

²⁵ *Cartario di Vigevano* cit., doc. CIII, 1310 giugno 10, pp. 277-280; per gli accordi raggiunti a Costanza in tema stradale cfr. Th. Szabó, *Strade e potere pubblico nell'Italia centro-settentrionale (secoli VI-XIV)*, in «Studi Storici», 27 (1986), pp. 667-683 (ora in Id., *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna 1992, pp. 71-89).

²⁶ Incentrati sulla situazione tardomedievale, ma con riferimenti anche al periodo precedente, P. Mainoni, «*Viglaebium opibus primum*». *Uno sviluppo economico nel Quattrocento lombardo, in Metamorfosi di un borgo. Vigevano in età visconteo-sforzesca*, a cura di G. Chittolini, Atti del Convegno, Vigevano 30 settembre - 1 ottobre 1988, Milano 1992, pp. 193-266; L. Chiappa Mauri, *La Lomellina alla fine del Medioevo: un'economia agraria integrata*, in *Vigevano e i territori circostanti alla fine del Medioevo*, a cura di G. Chittolini, Atti del Convegno, Vigevano 10-12 novembre 1994, Milano 1997, pp. 81-109.

²⁷ Cfr. rispettivamente: *Il libro dei «Pacta et Conventiones» del comune di Vercelli*, a cura di G.C. Faccio, Pinerolo 1926 (BSSS, XCVII), doc. 15, a. 1165; *Il «Chartarium Dertonense» ed altri documenti del comune di Tortona*, a cura di E. Gabotto, Pinerolo 1909 (BSSS, XXXI), doc. 105, aa. 1140 e 1144; R. Bordone, *Città e territorio nell'alto medioevo. La società astigiana dal dominio dei Franchi all'affermazione comunale*, Torino 1980, pp. 277-310; Sergi, *Potere e territorio lungo la strada di Francia* cit., pp. 79-81.

²⁸ G. Martini, *L'«Universitas mercatorum» di Milano e i suoi rapporti con il potere politico (secoli XIII-XV)*, in *Studi di storia medioevale e moderna per Ernesto Sestan*, Firenze 1980, 2 voll., I, pp. 219-258.

²⁹ Cfr. M. Ascheri, *Istituzioni politiche, mercanti e mercanzie: qualche considerazione dal caso di Siena (secoli XIV-XV)*, in *Economia e corporazioni. Il governo degli interessi nella storia d'Italia dal medioevo all'età contemporanea*, a cura di C. Mozzarelli, Milano 1988, pp. 41-56; R. Greci, *Corporazioni e politiche cittadine nell'Italia padana: genesi, consolidamento ed esiti di un rapporto (qualche esempio)*, in Id., *Corporazioni e mondo del lavoro nell'Italia padana medievale*, Bologna 1988, pp. 93-128; *Poteri economici e poteri politici. Secc. XIII-XVIII*, a cura di F. Cavaciocchi, Atti della Settimana di studio dell'Istituto «F. Datini» di Prato, Prato 27 aprile - 1 maggio 1998, Firenze 1999.

³⁰ E. Verga, *La Camera dei Mercanti di Milano nei secoli passati*, Milano 1914 (1978³), pp. 51-59; Frangioni, *Milano e le sue strade* cit., pp. 47-48.

³¹ Frangioni, *Milano e le sue strade* cit., p. 46.

³² F. Melis, *Origini e sviluppi delle assicurazioni in Italia (secoli XIV-XVI)*, I. Le fonti, Roma 1975.

³³ *Liber Consuetudinum Mediolani anni MCCXVI*, a cura di E. Besta e G.L. Barni, Milano 1949, p. 132, 28.4.

³⁴ Nel XIII secolo molte corporazioni mercantili vantavano infatti in materia di vigilanza sulle strade ampie prerogative loro assegnate dai comuni che le avevano a loro volta ottenute a Costanza. Szabó, *Strade e potere pubblico* cit., p. 678.

³⁵ M.F. Baroni, *Il consolato dei mercanti a Milano nel periodo comunale*, in «Nuova Rivista Storica», 59 (1975), pp. 257-287 (p. 266).

³⁶ *Statuti delle strade ed acque del contado di Milano fatti nel 1346*, a cura di G. Porro Lambertenghi, in *Miscellanea storica italiana*, 7 (1869), pp. 311-432; *Gli Uffici del comune di Milano e del dominio visconteo-sforzesco (1216-1515)*, a cura di C. Santoro, Milano 1968, Introduzione.

³⁷ Nel XIV secolo l'*Universitas mercatorum* di Milano non era infatti una somma di arti produttive controllate e coordinate dalla Mercanzia, come il *Nuxium* di Piacenza o la *Domus mercatorum* di Verona. L'unico settore controllato dai mercanti era quello laniero, scisso però formalmente dall'*Universitas* prima del 1330, quando risulta avere uno statuto e una denominazione precisa, quella dei mercanti facenti *laborare lanam subtilem*. Verga, *La Camera dei Mercanti di Milano* cit., p. 11 sgg.; P. Mainoni, *Arti, mestieri, corporazioni*, in *Storia illustrata di Milano*, a cura di F. Della Peruta, vol. II, Milano 1992, pp. 461-480.

³⁸ Greci, *Corporazioni e politiche cittadine* cit., p. 115; sulle corporazioni milanesi vd. P. Mainoni, *Ricerche sulle arti milanesi fra XIII e XV secolo*, in Ead., *Economia e politica nella Lombardia medievale. Da Bergamo a Milano fra XIII e XV secolo*, Cavallermaggiore (CN) 1994, pp. 207-228.

³⁹ A. Solmi, *Honorantiae civitatis Papiæ*, in «Archivio Storico Lombardo», 47 (1920), pp. 187-192 (riediz. *Die «Honorantiae civitatis Papiæ»: Transkription, Edition, Kommentar*, a cura di C. Bruhl - C. Violante, Koln-Wien-Bohlau 1983); C. Violante, *La società milanese nell'età precomunale*, Roma-Bari 1953 (n. ed. 1981), pp. 3 sgg.

⁴⁰ *Il Breve della Mercanzia dei mercanti di Pavia*, a cura di M. Chiri, in «Bollettino della Società Pavese di Storia Patria», 6 (1906), pp. 78-103, 319-334, 453-469, 539-563, capp. II, III, VI, VII, VIII, LVII, CXLVI, CCIII. Per un ulteriore termine di confronto con la legislazione, comunale e corporativa, di un altro centro padano vd. Th. Szabó, *Le vie terrestri di Piacenza*, in *Precursori di Cristoforo Colombo. Mercanti e banchieri piacentini nel mondo durante il Medioevo*, Atti del Convegno, Piacenza 10-12 settembre 1992, Bologna 1994, pp. 33-50.

⁴¹ *Il Breve della Mercanzia dei mercanti di Pavia* cit., capp. II, III (pp. 84-85).

⁴² *Ibid.*, cap. LVII (pp. 99-100).

⁴³ Th. Szabó, *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, in Id., *Comuni e politica stradale* cit., pp. 113-149 (già in *Vie di comunicazione e potere* cit., pp. 77-115).

⁴⁴ *Cartario di Vigevano* cit., doc. LXIII, p. 152, conferma data il 7 dicembre 1191 da Enrico VI a un diploma del padre del 1164.

⁴⁵ Settia, *Castelli e strade del nord Italia* cit., p. 16.

⁴⁶ *Documenti sulle relazioni fra Voghera e Genova (960-1325)*, a cura di G. Gorrini, Pinerolo 1908 (BSSS, XLVIII), doc. CCXVIII 18 dicembre 1259 (pp. 142-144); doc. CCCXLIII 21 gennaio 1276 (p. 225); docc. CCCC, CCCCVI, CCCCVII 13 aprile 1284 (pp. 263-270).

⁴⁷ *Il Breve della Mercanzia dei mercanti di Pavia* cit., cap. CXLVIII, p. 457.

⁴⁸ *Ibid.*, cap. CXLVI, p. 456.

⁴⁹ In stretto riferimento alla realtà locale, cfr. E. Artifoni, *I ribaldi. Immagini e istituzioni della marginalità nel tardo medioevo piemontese*, in *Piemonte medievale. Forme del potere e della società. Studi per Giovanni Tabacco*, Torino 1985, pp. 227-248.

⁵⁰ *Cartario di Vigevano* cit., doc. CX, 1315 febbraio 25, p. 300; *ibid.*, doc. CXII, 1324 agosto 16, pp. 318-320.

⁵¹ Gualvanei de la Flamma, *Opusculum de rebus gestis ab Azone, Luchino et Johanne Vicecomitibus ab anno MCCCXXVIII usque ad annum MCCCXLII*, a cura di C. Castiglioni, in RIS², t. XII, p. IV, Bologna 1938, p. 43.

⁵² *Gli 'antichi statuti' di Vigevano (Liber Statutorum Veterum terre Vigevani)*, a cura di A. Colombo, in *Carte e Statuti dell'Agro Ticinese*, Torino 1932 (BSSS, CXXIX), pp. 293-508, p. 315. Sulla fonte statutaria vd. le osservazioni di C. Storti Storchi, *Statuti e decreti. Cenni sulla legislazione vigevanese nel Trecento*, in *Metamorfosi di un borgo* cit., pp. 43-53.

⁵³ Petri Azarii, *Liber gestorum in Lombardia* cit., p. 36.

⁵⁴ È quanto ha fatto giustamente notare Settia, *Strade e pellegrini nell'Oltrepò pavese* cit., p. 86. Per la funzione di Genova quale porto milanese cfr. Frangioni, *Milano e le sue strade* cit., pp. 88 sgg.

⁵⁵ Vd. ad esempio le proiezioni, economiche e politiche, d'Oltralpe seguite dai mercanti milanesi ricostruite da G. Soldi Rondinini, *Le vie transalpine del commercio milanese dal sec. XIII al XV*, in *Felix olim Lombardia. Studi di storia padana dedicati dagli allievi a Giuseppe Martini*, Milano 1978, pp. 343-484.