



**Continua la vicenda delle strade con il periodo dei pellegrinaggi:
una nuova presenza sulle vie d'Europa
- Terza parte -**

GLI ITINERARI DELLA FEDE

Giovanni Da Rios*
Paola Villani*

La caduta dell'Impero Romano di Occidente non costituisce la fine nello sviluppo delle comunicazioni; nel Medioevo nascono motivazioni diverse di mobilità: imperatori, re, abati e predicatori al loro seguito furono grandi viaggiatori. Carlo Magno trascorse la sua esistenza in viaggio da una regione all'altra del suo immenso Impero, senza una città capitale. Dal re si pretendeva che si occupasse direttamente dell'amministrazione del regno; durante la sua permanenza i sudditi potevano appellarsi al sovrano per ottenere giustizia immediata contro le autorità locali.

Chi disponeva del comando doveva viaggiare con ogni tempo, inzuppandosi nella pioggia e usufruendo spesso di ripari precari, dormendo sotto le tende, in giacigli infestati da cimici e pidocchi, percorrendo incerti sentieri, attraversando boschi, valicando i pericolosi passi alpini. Carlo Magno ha soggiornato spesso nei conventi sulle Alpi, è noto quello all'Abbazia di Novalesa in Val di Susa presso il quale l'imperatore, nel 773, fece stabilire il suo esercito.

Grandi viaggiatori medievali furono anche gli ecclesiastici. Fondavano nuove abbazie, predicavano la parola del Signore spostandosi da un monastero all'altro per ragioni di studio e per questioni amministrative. La rinascita agricola trasformò la fisionomia del paesaggio europeo e nuove terre vennero messe a coltivo. L'economia restaurata rianimò gli scambi commerciali.

Si diffusero i *mercatores*, i mercanti, stirpe di avventurieri, privi dei vincoli che legavano alla terra i servi della gleba del contado. Questi abitanti dei borghi cominciarono a spingersi da una regione all'altra. Erano avventurieri senza armi, che viaggiavano a dorso di mulo e alla spada dei cavalieri sostituivano la scarsella, la borsa di cuoio nella quale tenevano i denari, simbolo di fortune e potere futuri.

La più grande e innovativa presenza sulle vie d'Europa furono però i pellegrini. L'unità culturale del Medioevo fu possibile anche grazie all'esistenza delle strade dei pellegrinaggi, che permisero la creazione dei centri di cultura della cristianità. Infatti, attraverso gli itinerari percorsi dai pellegrini si irradiò in tutto l'Occidente la nuova spiritualità dell'Ordine benedettino di Cluny e, con essa, le espressioni culturali di quella formidabile fucina che fu l'abbazia borgognona.



La rete viaria

Le grandi vie di pellegrinaggio medievale costituivano un sistema organico che collegava i santuari della cristianità a centri devozionali minori. I circa 5.000 km di strade lastricate in epoca romana nei secoli altomedievali erano gradualmente andate in rovina, erose dalla vegetazione, danneggiate dalle frane, dai cedimenti, risultando inadatte al passaggio dei carri.

Ma ciò che non fu fatto dai barbari fu fatto dalle popolazioni locali. La strada romana divenne una cava a cielo aperto di materiali già squadrati e lavorati da usare per l'edificazione di case. Gli Statuti del tempo contenevano pene pecuniarie esorbitanti per chi utilizzava *aliquos lapides in vijs publicis*, imponendo fino a una pena di uno Scudo d'oro per ogni pietra prelevata illegalmente.



Le legioni dell'Impero romano marciavano agevolmente a piedi lungo il tracciato delle strade romane; il Medioevo feudale riprese a marciare a cavallo, lungo piste di terra battuta. Le strade consentivano facili comunicazioni e spostamenti delle truppe, ma rendevano più rapidamente accessibili borghi e località di fronte agli eserciti nemici. Per questo, nel periodo delle invasioni barbariche molte strade vennero abbandonate o volutamente interrotte. Quando l'Impero romano non riuscì più a garantire la tutela dei sudditi dalle incursioni dei barbari, i punti di sosta furono riadattati a strutture di difesa ricostruite con risorse locali, ma il tracciato originario fu abbandonato a favore di tratti più brevi che toccavano più città e permettevano ai viaggiatori di rifugiarsi all'interno delle mura urbane.

Il tracciato di strade che aveva rappresentato il sistema nervoso dell'Impero non scomparve mai del tutto, ma alla strada romana si sostituisce un'area di strada, segnata da molteplici percorsi, sentieri e mulattiere, che di anno in anno, di stagione in stagione, vengono variati. Guerre, epidemie, impaludamenti periodici possono obbligare i viaggiatori a lunghe deviazioni o a scegliere itinerari più impervi sul fianco delle colline.

Raramente le strade seguono il corso di un fiume sul fondo delle vallate: al pericolo naturale della piena si aggiunge quello delle acque stagnanti e delle paludi che facilitano la diffusione della malaria. Gli uomini del Medioevo non sono in grado di stabilire le cause scientifiche della malattia, ma ne attribuiscono l'origine all'aria malsana, ai miasmi che si levano dalle acque morte.

Le città non erano quindi collegate da un sistema viario preciso ma attraverso un gran numero di tracciati locali, sentieri e percorsi alternativi alle vie maestre. Il risultato fu che la gran parte delle strade medioevali non erano vincolate da un tracciato unico. Vi erano, infatti, fasci paralleli di percorsi destinati a offrire ai viaggiatori varie opportunità, così che ognuno poteva regolarsi in relazione alle proprie necessità.

Armati, pellegrini e mercanti si muovevano su una rete viaria profondamente mutata rispetto all'Età romana: le direzioni di una grande via di comunicazione erano meno condizionate dalla meta ultima del viaggio e ben più dall'esigenza di toccare gli insediamenti più importanti. Dal V secolo in poi era cambiato profondamente anche il paesaggio: i boschi erano tornati a occupare superfici prima coltivate, le paludi si erano allargate, le città diminuite di importanza, le strade lastricate erano a tratti state sostituite da percorsi sterrati fra una città e l'altra. Il traffico di pellegrini e mercanti veniva inoltre dirottato su percorsi principali, dove erano posti i gabellieri per la riscossione dei dazi e dei pedaggi.

Abbandonare queste strade per il viaggiatore significava incorrere in gravi sanzioni e in mille pericoli. Altri ostacoli erano rappresentati dai conflitti locali e dalle barriere erette artificialmente, per motivi difensivi, sul confine tra feudo e feudo. I boschi rendevano la strada malsicura, soprattutto per i mercanti: erano un rifugio consueto per i banditi. Di solito si trattava di renitenti alle levate, cioè alla chiamata alle armi rivolta ai contadini e ai *populares*, ai borghesi dei centri maggiori.

Gli ostacoli naturali

Il desiderio di spostarsi in modo più veloce risultava evidente nell'uomo del Medioevo perché rispetto all'antichità la velocità dei viaggi era diminuita. Nel I secolo a.C., Cicerone ricevette a Roma quattro lettere dalla Britannia: tre di esse impiegarono ventisette giorni di viaggio, la quarta trentaquattro, benché all'epoca in Gallia non fosse ancora stata terminata la costruzione delle strade romane, né vi fosse un perfetto servizio di corrieri. 1.200 anni più tardi un espresso da Roma a Canterbury impiegò ventinove giorni; normalmente ci volevano più di sette settimane.

Il Medioevo europeo fu un periodo di decadenza. Per quanto riguarda la circolazione via terra, i nuovi governatori locali e regionali non disponevano più dell'appoggio finanziario del grande Impero: trascurarono l'indispensabile manutenzione delle opere d'arte e non intrapresero alcuna costruzione ex novo di strade. È indicativo che grandi opere architettoniche romane, come gli acquedotti, fossero chiamati "ponti del diavolo". Si riteneva impossibile che fossero opera dell'uomo: doveva essere stato il diavolo ad averli innalzati in una notte.

Nella migliore delle ipotesi sui torrenti veniva collocata una trave per i pedoni, altrimenti li si passava a guado, come i fiumi. Qui si poteva già essere contenti se c'era una corda tesa da una sponda all'altra a offrire un appiglio di fortuna. L'allestimento di un servizio di traghetti aveva senso solo se poteva garantire il sostentamento a un barcaio con la sua famiglia.

Anche le vie denominate "strade" non dovevano essere larghe più di quattro o cinque metri, quanto bastava perché fosse consentito il contemporaneo passaggio di due veicoli. A parte alcune eccezioni, nell'Europa centrale si può parlare di manutenzione stradale solo tra la fine del XVIII e l'inizio del XIX secolo; fino ad allora le buche venivano riempite di terra o di fascine.

Tali vie presentavano addirittura dei vantaggi rispetto alle strade romane lastricate: risentivano meno del gelo, era più facile tenerle in efficienza e offrivano un appoggio migliore agli animali ferrati, sia da tiro sia da soma.

I ponti votivi

Nelle sue Storie, il monaco benedettino Richer ricorda un viaggio del 991: giunse sul far della sera a Meaux, a una giornata di viaggio da Parigi. Esaminando il ponte sulla Marne, fu assalito da alcune preoccupazioni: "I buchi che si aprivano su di esso erano tali e tanti che nemmeno gli abitanti del posto quel giorno lo attraversavano". Il suo prudente compagno cercò inutilmente una barca e infine "rischiò la traversata sul ponte e con l'aiuto del cielo riuscì a portare i cavalli sani e salvi dall'altra parte. Nei punti dove c'erano i buchi egli mise sotto i loro zoccoli il suo scudo e alcune tavole e, un po' curvo, un po' eretto, un po' avanzando, un po' retrocedendo giunse finalmente dall'altra parte con me". La storia di Richer dimostra che si doveva provvedere in continuazione alla manutenzione dei ponti, se si voleva davvero agevolare la circolazione e consentire a uomini e ad animali di giungere incolumi sull'altra riva.



Il "ponte Gobbo" a Bobbio in Val Trebbia



Il ponte fortificato a Cahors

Dall'XI al XII secolo fu costruito un numero sorprendente di ponti per ragioni economiche, militari o altruistiche: le considerazioni di profitto miravano a un incremento del commercio e del traffico; ponti e teste di ponte venivano inclusi negli apparati di difesa della città. Nell'Alto Medioevo però la costruzione di ponti appare un'opera caritatevole, come l'ospizio per i forestieri o il riscatto dei prigionieri. Nel 1130 il Conte von Blois fa costruire un ponte sulla Loira per la salvezza della sua anima. Come logica conseguenza, la gente si sentì spinta a destinare per testamento parte delle proprie sostanze alla costruzione di ponti: così, con i lasciti, furono finanziati numerosi ponti.

Gli esempi mostrano che a partire dall'Alto Medioevo ci si rese sempre più conto della necessità di costruire e provvedere alla manutenzione di ponti e che le donazioni in denaro a favore delle grandi costruzioni tecniche acquisirono, per la redenzione della propria anima, un'importanza analoga a quella di forme più convenzionali, come le offerte per le messe e l'invio di pellegrini in propria vece.

E' significativo quanto narra la leggenda di uno dei più famosi ponti medievali, il Pont Saint Bénézet, presso Avignone. Un giorno il giovane Bénézet custodiva le pecore, quando ebbe una visione divina che la tradizione del culto riporta con il seguente dialogo:

"Signore, cosa vuoi che faccia?"

"Voglio che tu lasci a tua madre le pecore che stai custodendo, perché tu dovrai costruirmi un ponte sul fiume Rodano".

"Signore, io non conosco il Rodano, e non me la sento di lasciare le pecore a mia madre".

"Non ti ho forse detto di avere fede? Vieni dunque, senza aver paura, perché io farò in modo che le tue pecore vengano sorvegliate, e ti darò un compagno che ti condurrà al Rodano".

"Signore io non possiedo nulla all'infuori di tre centesimi, come posso costruire un ponte sul Rodano?"

"Farai come ti dirò".

Non è la prima volta che all'origine di una grande opera sta un'apparizione che spinge un figlio del popolo a un'impresa straordinaria: il povero pastorello, vincendo le ostilità e le difficoltà dei tempi, riuscì invece a far costruire il suo ponte, così come, molti secoli dopo, la visione di Bernadette diede origine alla cattedrale di Lourdes sopra la grotta. La leg-

genda di Bénézet ricorda che fu un "giudizio di Dio" a consentire al pastorello di sollevare facilmente un enorme masso, che 30 uomini non smuovevano, per posarlo dove sarebbe sorto uno dei primi pilastri. Nella cultura religiosa, Dio legittimava i propri inviati con poteri sovraumani: e il miracolo del masso, davanti alle autorità del tempo, promosse la temeraria impresa di un ponte sul Rodano. Bénézet fu santificato dalla Chiesa e le sue ossa sono conservate in una cappella costruita a ridosso del ponte.

Un Codice stradale medievale

Il Medioevo non era però soltanto intriso del sentimento diffuso di spiritualità e di religiosità sovente spinta all'eccesso, ma era anche pragmatismo e regole ferree.

Il primo Codice emanato in Germania è una dimostrazione di Norme indispensabili per evitare che la pace fosse compromessa anche da liti su "questioni di precedenza". Questo regolamento si trova nel *Sachsenspiegel* (Specchio Sassone), redatto da Eike von Repgow nella prima metà del XII secolo.

Lo Specchio Sassone è la più rilevante raccolta normativa del Medioevo tedesco. Il nome Specchio Sassone aveva un significato analogico: come si può osservare il proprio volto in uno specchio, così i Sassoni avrebbero potuto vedere in uno specchio ciò che era giusto e lecito e ciò che non lo era. Esso è stato conservato in quattro manoscritti dorati e a immagini e in ben 480 frammenti e manoscritti. Basato fondamentalmente sul Diritto germanico, fu interpretato come un bastione contro la cosiddetta recezione



Il tomo originale del Sachsenspiegel

del Diritto romano. Le strade regie - spesso chiamate anche strade pubbliche o strade militari - erano in genere più larghe rispetto alle vie: la larghezza minima doveva essere di 4 m. Ma poiché via e strada designano spesso la stessa cosa, per le due non esisteva alcuna sostanziale differenza. La strada regia deve essere ampia al punto da consentire a un carro di far posto a un altro. Il carro vuoto deve far largo a quello carico, mentre il pedone deve cederlo a un cavaliere. Se questi ultimi si trovano su una via stretta o su un ponte o se pedone e cavaliere sono inseguiti, allora sarà il carro a fermarsi e a lasciarli passare. Il carro più vicino al ponte dovrà attraversarlo per primo, sia esso vuoto o carico.

Per i viaggiatori lo status giuridico di una strada era più importante della sua ampiezza. Sulle strade regie gli "utenti" godevano di una speciale protezione, dichiarando che sin dai tempi antichi sono particolarmente salvaguardati "in ogni giorno e in ogni tempo" i beni e la vita di preti ed ecclesiastici, di donne e di fanciulli e anche di ebrei, nonché le chiese e i cimiteri, i paesi all'interno di recinzioni e di fossati, gli aratri e i mulini: su di essi vige una pace permanente. La speciale tutela assicurata a persone e a luoghi viene mantenuta non solo a parole ma anche a fatti. Coloro che violano la pace vengono decapitati o sottoposti al giudizio della ruota, a seconda della gravità del delitto commesso. Chi viaggi su terreno non coltivato, qualora si tratti di un prato recintato, resta impunito. Il viaggiatore che, passando su un campo, lascia che le sue bestie mangino il grano... risarcisca il danno secondo il suo valore. Chi, in un campo privato, esce dalla via tracciata, dovrà pagare un centesimo per ogni ruo-



ta; l'uomo a cavallo pagherà mezzo centesimo. Se già sono cresciute le biade dovrà essere risarcito il danno: "a tale scopo si potrà procedere anche a pignoramenti". Colui che contro la legge rifiuta il pignoramento dovrà essere arrestato e dovrà pagare come minimo tre scellini (l'equivalente di una pecora o di 100 kg di segale).

Colui che risulta aver rubato di notte del fieno o del grano (non per consumo immediato) specie se tenta di portare via ciò che ha sottratto, secondo i dettami del Sachsenspiegel deve pagare con la morte. Verrà fatta un'eccezione solo se il cavallo si arresta: in tal caso il viaggiatore, "se, mantenendo un piede sulla strada e stendendo la mano, riesce a toccare il grano, allora potrà tagliarlo e darlo da mangiare al cavallo" ma non potrà portarlo via. I viaggiatori non chiedevano spesso protezione alle rispettive autorità locali. Il Sachsenspiegel si schiera qui dalla loro parte: "Chi voglia mettere a repentaglio la vita o i beni sia di diritto esentato dal pagamento della scorta". Che si tratti di un tariffa - non di un'imposta quindi, ma di un tributo con il quale viene retribuita una certa prestazione - lo dimostrano le seguenti argomentazioni: chi percepisce il denaro per la scorta deve preservare lo scortato da eventuali danni nel suo territorio, altrimenti dovrà provvedere al risarcimento.

A questo proposito il Codice passa in rassegna altri tributi che hanno più volte provocato liti e contrarietà: i pedaggi per ponti e traghetti. Poiché alle autorità mancavano per lo più i proventi indispensabili per la costruzione e l'ordinaria manutenzione dei ponti, il diritto di gestire un servizio di traghetto o di fabbricare un ponte veniva affidato, venduto o regalato. I proprietari di questo diritto imponevano un pedaggio a coloro che usufruivano del ponte o del traghetto. Il Sachsenspiegel fornisce un prontuario dei pedaggi: un veicolo carico paga il doppio di uno vuoto; il pedaggio di un traghetto può essere il doppio di quello di un ponte; questo deve ammontare a 1/4 di centesimo per il pedone, a mezzo centesimo per il cavaliere e a quattro centesimi per l'andata e il ritorno di un carro carico. Per farsi un'idea dei prezzi si consideri che una lib-

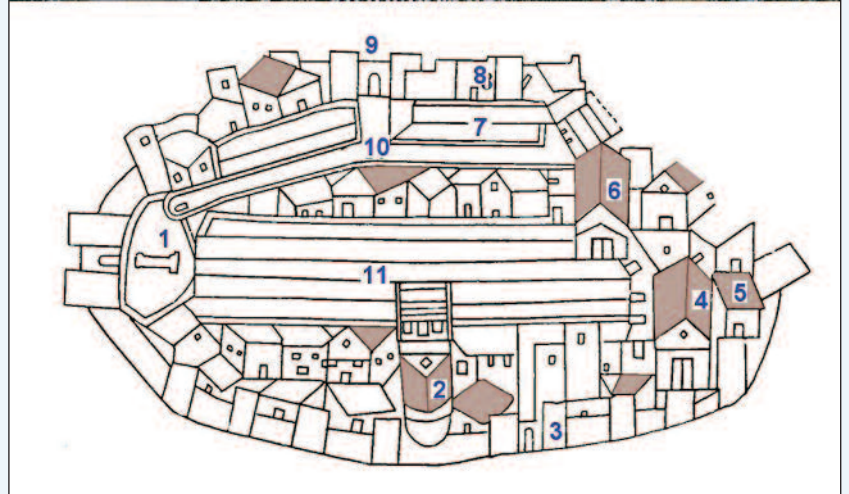
bra di burro (il panetto da 450 etti) costava all'epoca due centesimi (oggi costa 4 Euro), un gallo dai due ai tre centesimi. Preti e cavalieri dovevano da sempre essere esentati dai pedaggi sui ponti e sui traghetti, il privilegio fu poi concesso a pellegrini, monaci e suore e occasionalmente anche ai mercanti. Chi tenta di sottrarsi al pedaggio di traghetti e ponti deve pagare il quadruplo; l'evasione del dazio di mercato viene invece punita con il pagamento di una somma fissa - trenta scellini - oggi equivalenti a 60 Euro. Il falso religioso o il falso pellegrino andavano comunque puniti per la loro frode.

Il pellegrinaggio religioso

La storia più antica propone testimonianze concrete sulla diffusione del pellegrinaggio: dai documenti più remoti abbiamo notizie di folle in cammino verso luoghi sacri: le città del culto egizie con i santuari di Delos e Delfi, Gerusalemme per gli ebrei, i percorsi delle foreste celtiche, La Mecca, i fiumi sacri indiani, i luoghi della vita di Buddha.



Una pagina miniata del Sachsenspiegel



La pianta di Gerusalemme: il mosaico nella Basilica di San Giorgio a Madaba (Giordania). Vista a volo di uccello di Gerusalemme cinta da mura. Gli edifici religiosi e quelli pubblici sono rappresentati con il tetto rosso. A fianco del nome Gerusalemme è presente la scritta "Città Santa"

Legenda:

1 - Porta di Damasco e piazza con la grande colonna al centro; 2 - Chiesa del Santo Sepolcro; 3 - Porta di Giaffa; 4 - Casa di Lazzaro; 5 - Cenacolo; 6 - Chiesa nuova; 7 - Spianata del Tempio (Haram al-Sharif); 8 - Porta d'Oro; 9 - Porta di Santo Stefano (già Porta dei Leoni); 10 - Tratto del ramo orientale del Cardo Massimo; 11 - Cardo Massimo



Già nell'Antico Testamento troviamo precise indicazioni sul pellegrinaggio, come atto di fede, fondamentale per confermare la devozione del credente verso Dio: Deuteronomio 12,16 *“Tre volte all'anno ogni tuo maschio si presenterà davanti al Signore tuo Dio, nel luogo che Egli avrà scelto: nella festa degli azzimi, nella festa delle settimane e nella festa delle capanne; nessuno si presenterà davanti al Signore a mani vuote”*. 12,17 *“Ma il dono di ciascuno sarà in misura della benedizione che il Signore tuo Dio ti avrà data”*.

Il pellegrino, l'*homo viator* del Medioevo, esprimeva perfettamente la condizione umana. In esso il cristiano si riconosceva poiché l'esperienza del pellegrinaggio, annullando per un periodo di tempo famiglia, casa, luogo natio, permetteva di tradurre in termini reali il fatto che tutti siano *advenae et peregrini* in cammino verso il Regno dei Cieli.

Anche Dante, allorché disquisisce sul significato del termine pellegrino, ricorda come coloro che si recavano in Terrasanta ritornavano con la palma, simbolo del pellegrinaggio: *“Deh peregrini che pensosi andate. E dissi “peregrini” secondo la larga significazione del vocabolo; ché peregrini si possono intendere in due modi, in uno largo e in uno stretto: in largo, in quanto è peregrino chiunque è fuori de la sua patria; in modo stretto non s'intende peregrino se non chi va verso la casa di sa' Iacopo [di Compostela] o riede. E però è da sapere che in tre modi si chiamano propriamente le genti che vanno al servizio de l'Altissimo: chiamansi palmieri in quanto vanno oltremare, là onde molte volte recano la palma; chiamansi peregrini in quanto vanno a la casa di Galizia, però che la sepultura di sa' Iacopo fue più lontana de la sua patria che d'alcuno altro apostolo; chiamansi romei in quanto vanno a Roma, là ove questi cu' io chiamo peregrini andavano”* (Vita Nova XL).

Proprio perché i pellegrini erano uomini senza radici, poveri e penitenti, essi vennero considerati nel Medioevo una sorta di ordo particolare. Di qui, l'adozione da parte loro di un determinato abito e l'esistenza di una cerimonia della vestizione.

Intraprendere un lungo viaggio nel Medioevo non era cosa da poco. Strade rudimentali e mal segnate correvano attraverso zone d'Europa poco popolate o infestate di banditi. Senza aggiungere le calamità naturali, frane, inondazioni, animali selvatici contro i quali i pellegrini erano totalmente indifesi. Una preghiera, impartita insieme alla benedizione rivolta ai pellegrini, recita queste parole: *“O Signore, Padre Celeste, fa che gli angeli vegliano sui tuoi servi e possano raggiungere sani e salvi la loro meta, che nessun nemico li assalti lungo il cammino, che non gli sopraggiunga male alcuno. Proteggili dai pericoli dei fiumi in piena, dai ladri e dagli animali selvaggi”*.

Dato caratteristico di tutti i testi di pellegrinaggio, specie di quelli tre-quattrocenteschi, è l'attenzione prestata alle indulgenze che potevano essere ottenute da chi faceva il viaggio, ma anche dei suoi amici e congiunti. Giorni e anni di indulgenza erano accuratamente segnati e tesaurizzati, con la stessa pignoleria con la quale si catalogavano le piccole reliquie, vere o false che fossero, che il pellegrino era riuscito ad ammassare o con la stessa pignoleria con cui si segnavano le spese. Questo miscuglio di sacro e di profano, di mistico e di quotidiano, è anzi caratteristico dell'atmosfera del pellegrinaggio medievale.

L'acquisizione di reliquie è, in ogni caso, una delle molteplici sollecitazioni che muovono il pellegrino. Fin dalle origini assai complesse, infatti, alle motivazioni religiose si affiancano quelle socioculturali, e in generale molto spesso mancano gli strumenti per capire quale ruolo la devozione abbia nei confronti di altri interessi che giustificano il viaggio.

Va osservato che con il culto delle reliquie si crearono situazioni anche paradossali, dove in molti casi il senso della realtà sfumava nell'irrazionalità e nella superstizione. Basti ricordare che Federico il Sa-

vio di Sassonia aveva nella sua collezione 5.005 pezzi, che gli fruttarono 127.799 anni di indulgenza... Alberto di Brandeburgo, Arcivescovo, ne vantava 8.933 con milioni di anni di indulgenza.

I pellegrini erano viaggiatori che godevano di uno statuto speciale. Ogni Codice penale prevedeva pene particolarmente dure per chi molestava questi viaggiatori e i Sinodi dei Vescovi promettevano severe sanzioni ecclesiastiche per chi commetteva delitti contro di loro. Secondo l'opinione del tempo, al pellegrino erano necessarie *“Buona volontà, coraggio, lingua pronta e borsa rigonfia”*. Questo accresciuto flusso di viaggiatori indusse molti signori feudali a migliorare l'assetto viario e a garantire - per quanto possibile - un minimo di sicurezza ai viandanti in cambio dei pedaggi e dei dazi sulle merci.

La progressiva ricostituzione della rete viaria nell'Europa medievale segna il destino delle città: Milano diviene il centro dove confluiscono, disposte quasi a raggiera, tutte le principali strade che collegano l'Italia con l'Europa. Verona cresce all'ombra dei commerci con l'area tedesca e austriaca. Lucca, la città dei pellegrini, è uno snodo fondamentale per tutti i viaggiatori che si recano a Roma. Siena e Viterbo devono la loro espansione al passaggio della Via Francigena o Romea, come veniva chiamata nel tratto Sud delle Alpi.

Le strade dei pellegrini sono spesso indicate come vie romei: tale appellativo è dovuto all'aggettivo che caratterizzava molti viaggiatori della fede, i quali partivano dalle loro località di origine affermando: *“ad Romam eo”* e di conseguenza erano chiamati *“romei”*.

Le mete più ambite e frequentate nell'Alto Medioevo furono soltanto tre: Gerusalemme, Roma, Santiago di Compostela.

Verso Gerusalemme

Per i primi cristiani, la Palestina era un territorio santificato dalla presenza delle memorie di Gesù, ove si erano svolte le vicende narrate nei Vangeli; ma era anche una terra aspra, alla periferia turbolenta dell'Impero, difficile da raggiungere e ardua da percorrersi.

Il pellegrinaggio a Gerusalemme era già tradizionale nella Cristianità quando, nel 326, la scoperta delle reliquie della Vera Croce da parte dell'Imperatrice Elena (madre di Costantino) sortì il duplice effetto di richiamare folle di fedeli e di provocare una sorta di rifondazione cristiana. Gerusalemme restava manifestazione terrena della *“città celeste”* e massimo punto di avvicinamento alla realtà umana e storica del Cristo.

Due erano le strade possibili verso Gerusalemme: la prima era la via di terra, che transitava attraverso la penisola balcanica inoltrandosi nei territori degli ungheresi, convertitisi alla fede cristiana nell'XI secolo per poi entrare nel territorio bizantino.

L'incoronazione di István, primo re d'Ungheria cristiano, battezzato Santo Stefano, segna l'inizio dello Stato ungherese. La data è di solito considerata come il giorno di Natale del 1000. La corona, che conserva tuttora i gioielli medievali di cui è costituita, fu inviata a Stefano I d'Ungheria da Papa Silvestro II nell'anno 1000. Re Stefano d'Ungheria procurava a tutti coloro che partivano dall'Italia o dalle Gallie un transito perfettamente sicuro verso la Terrasanta e faceva salpare i pellegrini da Trau, odierna Trogir in Croazia. Accoglieva fraternamente quanti vedeva arrivare e li colmava di ricchissimi doni, tanto che i pellegrini cominciarono a tralasciare il consueto itinerario e passare per i territori ungheresi.

L'altro percorso per giungere in Terrasanta seguiva invece la via del mare. Nei secoli X e XI, il Mediterraneo era stato sottratto al predominio arabo dalle città marinare: Genova, Amalfi, Pisa e Venezia. I pellegrini di solito si imbarcavano nelle città portuali italiane, ma Venezia arrivò a esercitare una sorta di monopolio sui viaggi per



Una cosmografia medievale

mare. Gli armatori veneziani, come la famiglia Contarini, misero insieme vere e proprie fortune con il “turismo religioso” del tempo. Gli armatori provvedevano anche a prendere contatti con le autorità arabe locali, anche se gli accordi non venivano sempre rispettati e il costo delle traversate poteva essere ritoccato in modo arbitrario. Le cronache di viaggio sono concordi nel consigliare l'imbarco a Venezia. Per molti motivi di ordine pratico, le partenze erano numerose, la flotta scortava per gran parte del viaggio le navi che trasportavano i pellegrini e gli scali veneziani erano abbastanza protetti dalle incursioni dei pirati. Probabilmente a vantaggio di Venezia giocava anche la stabilità della moneta, il ducato, che veniva accettato correntemente anche dagli Arabi. Il ducato d'argento era il nome di un “grosso” emesso a Venezia per la prima volta dal Doge Enrico Dandolo intorno al 1202 (in seguito fu detto Matarpan): su un lato San Marco che consegna la bandiera al Doge, sul rovescio Cristo in trono. Il ducato d'oro fu emesso per la prima volta nel 1284 dal Doge Giovanni Dandolo (1280-1288) e in seguito prese il nome di Zecchino. Il ducato veneziano presentava il Doge che si inginocchia davanti a San Marco e sul rovescio Gesù Cristo dentro la “mandorla” e l'iscrizione “*Sit tibi Christe datus quem tu regis iste ducatus*”.

Difficile dare indicazioni precise sul costo di un pellegrinaggio: i prezzi variavano di anno in anno, da una località all'altra e avvenimenti particolari come un giubileo facevano lievitare enormemente le tariffe. Un pellegrino benestante spendeva per il viaggio in Terrasanta l'equivalente del suo reddito annuo. Il costo di un pellegrinaggio in Terrasanta nel XIV secolo era intorno ai 200 Ducati, di cui 1/4 era destinato per le spese impreviste, che potevano essere le più varie come indica la tabella ricavata dal dettagliato resoconto di viaggio di Giorgio Gucci. Nel 1384 Giorgio Gucci si era recato a Gerusalemme con altri due Italiani, Frescobaldi e Sigoli. Il gruppo, composto da sei pellegrini e sei servitori, aveva raggiunto Alessandria via mare e poi il monte Sinai, Gerusalemme e Damasco. Il pellegrinaggio era durato 12 mesi. Ecco le voci con il relativo costo così come vengono riportate da Jonathan Sumption:

- ◆ viaggio da Venezia ad Alessandria e da Beirut a Venezia: 96 Ducati a testa;
- ◆ emolumenti per funzionari, guide, interpreti; pedaggi autorizzati per strade e chiese: 25 Ducati a testa;
- ◆ pedaggi illeciti e mance per corrompere potenti funzionari e non farsi confiscare i bagagli o spese per facilitare i rapporti con la burocrazia: 41,5 Ducati a testa;
- ◆ noleggio di asini, muli e cammelli, e di barche per percorrere il Nilo da Alessandria al Cairo: 10 Ducati a testa;
- ◆ vitto e provviste varie, vino, abiti da viaggio e tende, 10 Ducati a testa;
- ◆ utensili, selle, armi, posate, candele e torce, locande e spese varie: 41,5 Ducati a testa.

Prendendo in considerazione i salari in Toscana tra la fine del Trecento e l'inizio del Quattrocento vediamo che 50 Ducati (o fiorini; il fiorino e il ducato avevano lo stesso valore) corrispondevano all'incirca allo stipendio di un anno o anche un anno e mezzo di un lavoratore nel settore edile. Un manovale infatti percepiva circa 3 fiorini al mese, mentre il salario di un maestro muratore poteva arrivare a 5 fiorini mensili.

Prese a diffondersi anche il viaggio su commissione. Di uno di essi, dal quale scaturì una memoria destinata ai pellegrini degli anni che seguirono, fu protagonista Fra Jacopo da Verona, monaco agostiniano del convento di Sant'Eufemia che partì dalla sua città nel 1335 su incarico di Mastino della Scala. Le sue ginocchia piegate allo sbarco al porto di Giaffa, i suoi venti baci sulla terra del Cristo, i suoi occhi gonfi di lacrime alla vista di Gerusalemme avrebbero dovuto essere quelli del capitano e signore che, ormai vecchio e preoccupato per le sorti del suo dominio, affidò al monaco le sue ansie di riscatto religioso, insieme a una bisaccia di Ducati d'oro da distribuire, lungo le rotte del Mediterraneo, a marinai, osti, guardiani, questuanti. Per Mastino e per i Veronesi, che non avrebbero mai visto la Terrasanta, erano le intenzioni delle messe celebrate da Jacopo nelle chiese e nei santuari toccati lungo il viaggio da Venezia alla Palestina, durato più di sei mesi. Per altri il viaggio verso Gerusalemme fu senza ritorno, concepito come fase conclusiva di un'esperienza esistenziale da concludere con la scelta della vita monastica, di eremitaggio o con il martirio per opera dei turchi o dei predoni che aspettavano i viandanti cristiani, con una battaglia contro gli infedeli, oppure con la morte per malattie e fatica: per tutti il viaggio era l'ultima tappa verso la salvezza ultraterrena. La sepoltura nella terra di Gerusalemme veniva agognata come viatico alla salvezza eterna.



Le sepolture presso le mura di Gerusalemme nei pressi della Porta d'Oro



La prima crociata, culminata nel Luglio 1099 nella presa di Gerusalemme, segnò un mutare del concetto di pellegrinaggio. Il crociato è, per molteplici aspetti, appunto un pellegrino e la stessa crociata è stata interpretata da tutta un'ala della più recente storiografia come un pellegrinaggio armato, una "peregrinatio poenitentialis". In fondo, quando Voltaire osservava che le crociate si erano trascinate sulla loro scia i peggiori delinquenti d'Europa aveva perfettamente ragione.

Dopo la caduta di Acri in mano araba e la fine del controllo crociato in Terrasanta nel 1291, i pellegrini sbarcavano a Giaffa dove facevano conoscenza delle pastoie della burocrazia araba. Raramente i funzionari di Gerusalemme erano sul posto all'arrivo della nave e bisognava attendere per giorni il loro arrivo negli scantinati degli edifici in rovina della città. Pagato il pedaggio e ottenuti i visti, pratiche sbrigate normalmente dalle autorità di bordo per conto degli armatori veneziani, veri e propri antesignani del "tutto compreso", i pellegrini dovevano pagare una seconda volta il testatico. Si trattava di una somma versata dagli stranieri non musulmani al governatore di Gerusalemme al momento dell'ingresso in città.

Gli Arabi della Palestina non ostacolarono però mai veramente i pellegrinaggi nei Luoghi Santi. Riconoscevano il carattere multietnico della città sacra a cristiani, ebrei e musulmani, e in più i pellegrinaggi rappresentavano un buon affare economico. L'arrivo a Gerusalemme doveva destare nel pellegrino una grande emozione. Era la meta di un cammino spesso lungo e drammatico, la conclusione di un viaggio dell'anima nei luoghi dove era vissuto Cristo.

Verso Roma

Con la caduta di Gerusalemme in mano agli arabi (640), Roma divenne l'unica "città santa" dell'Occidente e un flusso ininterrotto di pellegrini si muoverà verso quella che verrà definita l'*altera Jerusalem*. In seguito, il pellegrinaggio a Roma si intensificò notevolmente in conseguenza dell'alleanza dei Franchi con i Pontefici, e dopo una probabile flessione che seguì il crollo dell'Impero carolingio, tornò ad accrescersi a partire dall'XI secolo quando, con la riforma della Chiesa e con il *Dictatus papae* di Gregorio VII, la figura del pontefice assume una dimensione nuova, secondo l'ideologia teocratica che raggiungerà il suo acme con Innocenzo III (1198-1216) ed avrà l'ultimo suo fauto-re in Bonifacio VIII, alla fine del Duecento.

Negli stessi anni ebbe inizio la particolare adorazione della cosiddetta "Veronica", la vera icona, vale a dire la vera immagine del Cristo, sorta di sudario nel quale Gesù aveva impresso i tratti del suo volto allorché le pie donne si avvicinarono sul Calvario. Probabilmente non doveva essere dissimile dalla Sacra Sindone e dalle altre immagini acheropite (cioè non dipinte da mano umana) diffuse nel Medioevo in più località del bacino mediterraneo. Le più antiche menzioni di essa risalgono agli anni tra il X e l'XI secolo: a quell'epoca era conservata presso l'oratorio di Santa Maria "al presepe", da cui fu tralata in San Pietro quando il suo culto si accrebbe. Divenuta la più venerata reliquia romana, ebbe inizio la pratica di riprodurla in piccoli rettangoli di tela o di carta che i pellegrini appuntavano sul loro cappello, pratica che proseguì anche dopo la scomparsa dell'originale, avvenuta durante il sacco di Roma (6 Maggio 1527). Testimonianze della grande venerazione per questa immagine sacra sono frequenti nella letteratura del Trecento: lo stesso Dante ne fa menzione (Paradiso, XXXI, versetti 103-105): "Qual è colui che forse di Croazia viene a veder la Veronica nostra, che per l'antica fame non sen sazia".

Il pellegrinaggio romano non di rado poteva rappresentare una tappa di quello verso Gerusalemme. Ciò spiega la frequenza con la quale nelle chiese delle località lungo le vie per Roma si incontrano simboli che

fanno riferimento al pellegrinaggio gerosolimitano, come il labirinto, antico simbolo iniziatico divenuto espressione del sacro iter, irto di ostacoli, attraverso il quale l'anima giunge a Dio. Nel Medioevo veniva chiamato *Chemin de Jerusalem*, e Gerusalemme era detto il centro, punto di arrivo del labirinto, il cui disegno si trovava raffigurato nella grandi cattedrali (ad esempio Chartres, Lucca) ma anche nelle chiese minori come San Pietro a Pontremoli.

L'Europa medievale è un reticolo di strade delle quali i santuari, grandi e piccoli, sono i nodi; una linea di selciato, di terra battuta, di vecchia e sconnessa massicciata di pietrisco, interrotta da ponti e da guadi, collega l'estremo Occidente di Santiago a Gerusalemme. Al centro di questa linea c'è Roma, che almeno a partire dal Giubileo del 1300 acquista una sua autonomia anche come centro di pellegrinaggio e la cui Veronica diviene, per almeno due secoli, la reliquia forse più venerata da tutta la Cristianità latina. Accanto al palmiere che torna da Gerusalemme e al pellegrino che ha visitato la Galizia, il romeo che si è inginocchiato ai *limina Petri* diviene una figura di rilievo sullo scenario delle strade medievali; e vi rimarrà molto più a lungo degli altri. Tutte le strade portano a Roma, e dopo la caduta dell'Impero romano tale massima resta tutto sommato vera.

Tre erano le principali componenti della realtà urbana di Roma nel Medioevo: i ruderi, le chiese e i campi; lo stesso Foro era ormai chiamato Campo Vaccino, essendosi trasformato in pascolo per le mandrie di ovini o di bufale. Inoltre, come tutte le città medievali, anche Roma aveva le sue torri, strumenti d'offesa e di difesa e nel contempo simbolo di potenza delle grandi famiglie cittadine: "Le mura di Roma hanno 361 torri, 49 edifici fortificati e 12 porte...". Iniziavano così i *"Mirabilia Urbis Romae"*, il libro-guida della città di Pietro che fornì ai pellegrini descrizioni suggestive, indicazioni numeriche, aneddoti classici contaminati con leggende cristiane, note pratiche sull'ubicazione di catacombe e reliquie.

I pellegrini che giungevano a Roma probabilmente, però, vedevano non tanto ciò che realmente esisteva, quanto quello che volevano vedere, e cioè la tomba dell'Apostolo Pietro e gli altri luoghi sacri della città, oltre naturalmente alle antiche vestigia della Roma imperiale, la cui grandiosità colpiva profondamente l'uomo medievale.

I diari e le schematiche piante di Roma di questo periodo ricordano le principali chiese della città consacrata alla devozione di tutto il mondo: la costantiniana basilica di San Pietro, il San Giovanni in Laterano, la basilica dedicata a San Paolo. Talvolta anche l'iconografia della città santa, secondo una caratteristica tipica della cultura medievale, assumerà un significato simbolico: "*Roma foe heddificata a similitudine de lione, en per quello ch'el lione quasi, si come re è sovra le altre bestie, chosi Roma capo di tucta Italia*" dirà Onorio di Autun (prima metà dell'XI secolo) nel *"De imagine mundi"* e Roma verrà rappresentata con le mura turrette che ripropongono nel loro sviluppo la figura del leone, simbolo della giustizia.

Anche Giovanni Villani annota che "*il papa ch'era in quei tempi (nel 1300), facea grande indulgenza, papa Bonifacio ottavo e per consolazione de' cristiani pellegrini, ogni venerdì o di di solenne festa, si mostrava in San Pietro con la Veronica del sudario di Cristo. Per la qual cosa gran parte de' cristiani che allora viveano, feciono il detto pellegrinaggio così femmine come uomini, di lontani e diversi paesi, e di lungi e d'appresso. E fu la più mirabile cosa che mai si vedesse, che al continuo in tutto l'anno durante, avea in Roma oltre al popolo romano, duecentomila pellegrini, senza quegli ch'erano per gli cammini andando e tornando, e tutti erano forniti e contenti di vittuaglia giustamente, così i cavalli come le persone, e con molta pazienza, e senza romori o zuffe: ed io il posso testimoniare, che vi fui presente e vidi"*.



Famoso per la grande affluenza di fedeli sarà poi il Giubileo del 1350, al quale concorsero “*cristiani con meravigliosa e incredibile moltitudine, essendo di poco innanzi stata la generale mortalità e ancora essendo (la peste) in varie parti d'Europa*”. Le Sante Indulgenze verranno in seguito vendute sempre più. La frequenza, che in origine doveva essere ogni cento anni (*semel in saeculo*) venne accelerata a 50, 33, 25 anni, e Roma vide così accentuarsi il suo carattere di luogo deputato al rinnovamento spirituale dei Cristiani.

Verso Santiago di Compostela

Alla fine del IX secolo sorge il terzo grande polo di attrazione dei pellegrini: Santiago di Compostela. La leggenda racconta come dopo aver portato la buona novella in tutta la Spagna, raggiungendo gli estremi confini del mondo allora conosciuto, il Finis Terrae, San Giacomo fu il primo degli Apostoli a essere martirizzato di ritorno in Terrasanta nell'anno 42 d.C. La tradizione riporta come i suoi discepoli Teodoro e Atanasio disseppellirono il corpo, lo caricarono su un'imbarcazione e, affidandosi alla provvidenza, arrivarono sino al porto romano di Iria Flavia in Spagna. Sbarcati, deposero il loro maestro in una tomba a cinque miglia dalla città e costruirono una piccola chiesa che divenne subito meta di pellegrinaggio per le popolazioni della zona. Durante le invasioni dei visigoti prima e degli arabi poi, il luogo fu occultato così bene che se ne dimenticò l'esatta posizione. Nell'812 il vescovo Teodomiro fu avvisato da un eremita di strani fenomeni luminosi, tra cui l'apparire di una stella, che indicavano un cimitero di epoca romana abbandonato: seguendo i misteriosi segnali fu il vescovo stesso a scoprire il sepolcro. Queste reliquie furono credute appartenere all'Apostolo e si sviluppò il culto.

Malgrado l'insicurezza del luogo determinata dalle incursioni musulmane (la città di Compostela fu incendiata nel 997 e la basilica di San Giacomo rasa al suolo) la rinomanza del pellegrinaggio in questo luogo crebbe nel X secolo e sempre più sino a quando il pericolo arabo si allontanò, permettendo alla città di diventare un luogo di convergenza di grandi masse da tutte le nazioni della futura Europa. Compostela nel secolo XII divenne certamente la città meglio attrezzata per ricevere ed ospitare i pellegrini, con una fitta rete di edifici: e vi si convergeva lungo quattro grandi strade ben tenute e conosciute (descrit-

te minuziosamente nella Guida del pellegrino di San Giacomo, composta tra il 1130 e il 1140 dal monaco francese Aimery Picaud: la via tolosana, la via podensis, la via lemovicensis, la via turonensis, i cammini di Francia (camino de Frances) e convergenti in Spagna, superati i Pirenei, al Puente de la Reina.

Nel corso dell'XI secolo, in seguito anche a sussulti di paura collettiva connessi ad epidemie o cataclismi naturali, i pellegrinaggi divenivano sempre più sovente delle vere e proprie spedizioni talvolta addirittura scortate da armigeri. Il pellegrino dell'età feudale non viaggia, di solito, da solo: fa parte di un gruppo di persone contraddistinte da segni particolari ben in vista sulle vesti.

Joseph Bédier analizzò lo stretto rapporto tra gli itinerari dei pellegrinaggi e la diffusione delle tradizioni cavalleresche, riconducendo l'espansione delle “Chansons de geste” all'organizzazione culturale dei pellegrinaggi attuata da Cluny. Infatti si domandò il Bédier, perché cantare dopo tre secoli dalla morte le vicende di Carlo Magno e dei suoi eroi? Il fenomeno risulta comprensibile solo se lo si colloca nel quadro del movimento religioso, ma anche politico e culturale, promosso da Cluny e che condusse persino all'organizzazione in Borgogna di spedizioni contro gli Arabi. Non a caso risalgono all'XI secolo sia le prime affermazioni dei cristiani spagnoli per la cacciata degli arabi, sia l'inizio del culto di San Giacomo come *Matamoros*, uccisore degli infedeli e sostenitore dei cristiani nella lotta. Quindi le canzoni epiche come veri e propri *excitatoria* per la guerra contro i Mori.

Il pellegrinaggio verso Santiago di Compostela fu pertanto complementare alla Reconquista cristiana e del resto il principale testo sul pellegrinaggio a Compostela, il celebre “Codex Calixtinus”, si compone di varie parti organicamente collegate che contemplano la traslatio del corpo di San Giacomo ma anche la cronaca delle imprese di Carlo Magno in Spagna, del pari di Francia Turpino, Arcivescovo di Reims.

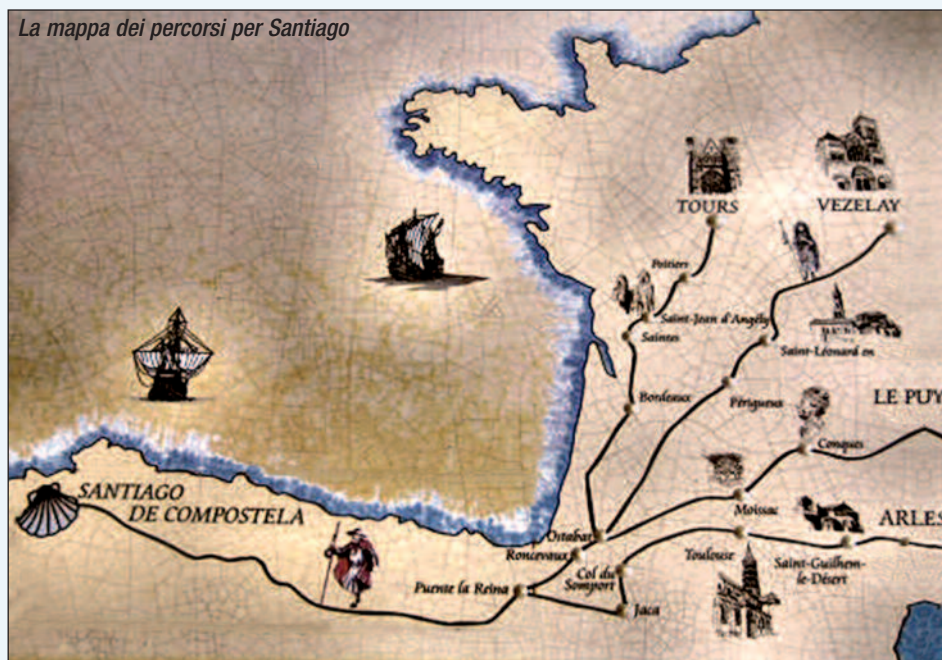
Le cronache non fanno parola dei disagi e dei tormenti sopportati dai pellegrini poveri e di come le vette alte sin quasi alle nubi dovettero rappresentare per questi viaggiatori un rischio gravoso: molti morirono assiderati o sprofondando nei crepacci. Le strutture assistenziali, ospizi e rifugi, rappresentavano in queste circostanze la salvezza.

Se il vitto e l'alloggio insoddisfacente potevano procurare non pochi fastidi ai viaggiatori, un pericolo temuto era rappresentato dai briganti.

Il banditismo tardo medievale ebbe infatti la singolare caratteristica di essere un banditismo internazionale. I briganti tedeschi agivano in Italia; in Spagna, le strade verso Santiago di Compostela erano infestate di banditi inglesi e in Oriente, dopo la caduta nel 1187 del Regno crociato di Gerusalemme, la Palestina divenne preda, oltre che dei briganti arabi, di bande di avventurieri di tutte le nazioni europee che avevano dato vita alla spedizione crociata.

Per un semplice e breve pellegrinaggio via terra Lubeca-Santiago di Compostela agli inizi del '300, Norbert Ohler calcola che ci volessero dai 10 ai 40 Marchi per due viaggiatori (un cavallo costava 4 o 5 Marchi e con la stessa cifra si sarebbero potuti acquistare due buoi oppure 20 pecore). I pellegrini più poveri praticavano l'elemosina e si affidavano all'ospitalità degli enti religiosi che non era mai gratuita, o si pagava o si lavorava per qualche tempo presso il monastero.

La mappa dei percorsi per Santiago





Secondo gli Storici il flusso annuale dei pellegrini verso Santiago era compreso tra 200.000 e 500.000 individui.

Nella guida per il pellegrino di Santiago, diffusa dal 1150 in tutta Europa, il viaggio si differenziava da quelli analoghi per Roma o Gerusalemme in quanto l'obiettivo era sì di andare ma anche di tornare sani e salvi sino a casa: l'idea della sepoltura a Santiago non era contemplata dalle volontà dei pellegrini per i quali il cammino doveva essere fonte di gioia spirituale.

Restava l'aspetto penitenziale: durante il viaggio il pellegrino doveva comunque digiunare, evitare il consumo di carne, restare una sola notte nello stesso luogo, trascurare unghie e capelli, rinunciare ai bagni caldi e ai letti soffici e naturalmente resistere alle tentazioni del sesso.

Le fatiche del viaggio

Rispetto alla linearità della rete imperiale romana, le strade del Medioevo presentavano sovente discontinuità di percorsi e alternative di varianti locali che comportavano rischi e pericoli imprevedibili: ai viaggiatori non era comunque consigliato perdere l'orientamento in un mondo a loro ostile. Se si voleva sopravvivere bisognava studiare attentamente il paese che, di volta in volta, si stava percorrendo: dove trovare acqua da bere e cibo per gli uomini e le bestie? Bisognava informarsi tempestivamente sui sentieri attraverso i boschi e al di là delle montagne, sui guadi, i traghetti o i ponti; non si doveva perdere il proprio orientamento nemmeno quando il sole o la stella polare restavano nascosti dietro le nuvole o le nebbie. Bisognava stare il più attenti possibile a tutto ciò che era importante per il viaggio o che poteva diventarlo: ai venti, ad esempio, e alle nuvole, per poter fare un'esatta previsione del tempo. Poiché alle latitudini settentrionali il sole spesso per giorni interi non si vede, per orientarsi si era costretti a ripiegare su altri punti di riferimento: venti dominanti, muschi e licheni sulle piante.

Ciò nonostante pur con tutte le precauzioni possibili, il viaggio era sempre lungo; si trattava di spostare ad ogni passo il peso del corpo, 30.000 o 40.000 volte al giorno, per settimane, per mesi; scarpe e vestiti offrivano una protezione spesso insufficiente, la costante situazione di insicurezza gravava sul corpo e sullo spirito anche di chi a casa era oppresso dalla miseria, dalla fame e dai parassiti.

Per l'uomo moderno può sembrare forse assurdo spendere tante fa-

tiche per un sentimento religioso di massa ma il procedere a piedi si accompagna perfettamente a una visione esistenziale di costante scoperta, di riflessione, di preghiera, di pentimento. E furono milioni i pellegrini che scelsero gli itinerari verso i luoghi santi.

Eppure il Medioevo, lungo le strade della fede, conteneva già le premesse dell'innovazione commerciale che portò alla rivoluzione economica e politica del primo Rinascimento. Fu proprio la vasta rete di collegamenti umani e religiosi a sostenere e sviluppare quell'identità culturale europea che caratterizza il trapasso dai secoli bui.



Un'antica rappresentazione del pellegrino

Il pellegrino

Dall'XI secolo, quando ormai il fenomeno aveva assunto proporzioni notevoli, i viandanti della fede ricevevano una specifica benedizione dal loro vescovo, una sorta di mandato, che corrispondeva a uno status che doveva essere manifestato grazie all'abbigliamento. Riti collettivi di preghiera e di investitura si tenevano nelle cattedrali delle città, punto di incontro tra i percorsi degli itinerari maggiori.

Inginocchiato davanti all'altare, il pellegrino riceveva dal *sacerdos* della sua chiesa, con una formula di vestizione mutuata su quella dei cavalieri, i due elementi distintivi: la sporta che avrebbe dovuto contenere lo stretto necessario per il cammino (tutto ciò che il *viator* possedeva) e l'*habitus peregrinationis* che comprendeva un mantello di tessuto ruvido (sanrocchino o schiavina o pellegrina) e il petaso (cappello a larghe tese rialzato sul davanti sotto il mento).

Corredo indispensabile erano il bordone, la bisaccia e la schiavina. Il primo è un robusto bastone ricurvo e con la punta di metallo; la bisaccia è quella che intendiamo ora, una borsa floscia; la schiavina una lunga veste di tessuto piuttosto grezzo. L'utilità del bastone è evidente: aiuto nel cammino, difesa, in parte simbolo. La bisaccia rappresenta l'elemosina: è troppo piccola per contenere molto denaro e quindi bisogna contare sulla carità. Più tarda, la schiavina può essere il segno evidente di distinzione del pellegrino dagli altri viaggiatori. Compare nel XII secolo. Nel 1135 Orderico Vitale scrive che vi era un tempo in cui l'unica differenza tra i due tipi di viaggiatori era la barba incolta del primo. Altro elemento importante era il cappello, molto grande, a larghe tese, assicurato al viso o al corpo da lunghe sciarpe. Oltre a riparare da tutto il riparabile, assolveva a una non secondaria funzione. Bisognava dimostrare dove si era andati, e al cappello si appendevano i segni del viaggio.

Inizialmente, si riportavano foglie di palma da Gerusalemme e conchiglie da Santiago di Compostela, ma la Chiesa comprese il vero significato dei pellegrinaggi è cercò di modificare la simbologia, sostituendo con distintivi in piombo conchiglie e palme. Affinché la manovra di dissimulazione del messaggio biblico avesse maggiore effetto la Chiesa fece circolare voci su falsi poteri miracolistici dei pendagli ed esentò i portatori dal pagamento di tasse e pedaggi.

Erano al centro di redditi commerci palme e conchiglie e successivamente medaglie: dopo il 1200, l'Arcivescovo di Santiago esigeva una percentuale dai venditori autorizzati di distintivi e questa era la principale forma di reddito del Santuario.

Il primo atto del pellegrino era fare testamento. "Pagare i debiti ed affidare la casa al governo di qualcuno, poi equipaggiarsi". Più alto era il rango dell'aspirante più lunghi erano, per ovvi motivi, i preparativi.

San Luigi, re di Francia, nel 1247 ordinò un'inchiesta in tutte le province del regno per riparare i torti eventualmente perpetrati a suo nome. I beni venivano affidati a familiari, ad amici o al clero, protetti da precise guarentigie civili e religiose. Data l'incertezza dei tempi, era convenzione dare esecutività al testamento dopo un anno e un giorno qualora non fossero pervenute notizie dal pellegrino. Era tuttavia sufficiente bloccare questo conto alla rovescia con il semplice annuncio del ritorno che poteva ovviamente durare parecchi mesi.



La Chiesa, nella bolla *Quantum praedecessores* di Eugenio III, nel 1145 offriva la protezione di tutti i Prelati: "Con la nostra autorità apostolica impediamo assolutamente a chicchessia di toccare i beni prima del ritorno o dell'accertato decesso [ut qui tam sanctum iter devote incoeperit et perfecit, sive ibidem mortuus fuerit, de omnibus peccatis suis, de quibus corde contrito et humiliato confessionem susceperit, absolutionem obtineat, et sempiternae retributionis fructum ab omnium remuneratore percipiat].

La precarietà delle comunicazioni rendeva però possibile, anzi probabile, il rientro in patria oltre i termini stabiliti. Come fare allora se il pellegrinaggio andava compiuto in povertà ma il testamento era così perentorio? Di solito si ricorreva alla donazione vincolata alla circostanza di tornare vivo. I pellegrini e i crociati che ricomparivano potevano così chiedere l'usufrutto delle proprietà donate e garantirsi una serena vecchiaia.

C'erano pellegrini per commissione: uomini che a pagamento si recavano a Roma al posto di altri che per varie ragioni erano impediti a viaggiare. Questo si spiega con il valore successivamente assegnato all'oggetto (un po' come oggi accade per l'acqua santa di Lourdes) rispetto al senso del viaggio di pellegrinaggio. Per l'Islam questo non è possibile.

Queste figure, insieme a quelle miste dei pellegrini - mercanti, una realtà senza dubbio diffusa - rappresentano in concreto la mediazione tra il pellegrinaggio e il commercio: un commercio di cui la ricerca recente tende ad anticipare nel tempo il rilievo, specie per le reliquie.

Nel Medioevo la reliquia era soprattutto uno status, una conferma del sacro, invocata da uomini - in prevalenza laici - che cercavano di possedere un pezzetto di santità, conservando nelle loro raccolte una memoria materiale dei Santi, di Cristo, della Vergine o degli angeli.

Per i pellegrini visitare le reliquie conservate nei santuari che incontravano lungo i loro viaggi, oltre a essere un'importante occasione per collezionare indulgenze, era un dovere. Per questo fatto nelle guide ad uso dei viaggiatori della fede erano spesso indicati i luoghi in cui vi erano reliquie da venerare. Non mancavano episodi di veri e propri furti: una volta un pellegrino che si era chinato a baciare la tunica dell'Arcangelo Michele morse la stoffa con i denti cercando di strapparne un frammento. Fin dalle sue origini, la Chiesa accettò il culto delle reliquie, permettendo che fossero venerate in particolare quelle dei martiri: già nel IV-V secolo, quando le grandi persecuzioni si erano spente, si diffuse la credenza che i resti dei martiri fossero in possesso di un'energia mirabile, la donami, e una carica di grazia, la charis, destinate a produrre miracoli, guarigioni, effetti soprannaturali. Va detto che fin dall'epoca di Sant'Agostino si era consolidato il principio secondo il quale alle reliquie spettava onore ma non venerazione.

L'ospitalità

Una difficoltà non secondaria era rappresentata dalle diverse consuetudini e soprattutto dalle differenze linguistiche. Il Latino era la lingua internazionale della cultura e dei Chierici. Nel mondo arabo era invece abbastanza diffusa la conoscenza della lingua italiana. Nell'XI secolo l'abbazia di Mont Saint-Michel possedeva un libro di frasi utili in greco per chiedere ospitalità e alloggio. Tra i pellegrini, il Linguista più raffinato fu probabilmente il tedesco Arnold Von Harff. Ricco e attento osservatore, durante i suoi viaggi studiò i

costumi delle lingue delle popolazioni incontrate. Nel suo vocabolario c'era spazio per frasi di questo tipo: "Signora mi vuol sposare?" oppure "Signora posso dormire con lei?"

La maggior parte dei pellegrini doveva però trovare alloggiamento con un vocabolario costituito da poche parole. Se era possibile, i viaggiatori stranieri cercavano ospitalità presso locande di conterranei emigrati all'estero. Il Fondaco dei Tedeschi a Venezia fu una meta nota per i commercianti sassoni che si recavano in questa città.



Fra, pellegrini e mercanti in una miniatura

I pellegrini benestanti di solito di fermavano nelle locande. Le taverne sono per i ricchi e per chi ama il buon vino. Vi si trovavano i letti anche se si doveva dividerli con altri viaggiatori.

Gli osti e i tavernieri sembrano veramente essere stati poco amati dai viaggiatori medievali. I prezzi erano sempre troppo alti rispetto al servizio e al vino annacquato; il Vescovo Liutprando di Cremona non tacque una furiosa critica al vino di Bisanzio perché vi erano mischiati resina e grasso.

In assenza di un adeguato sistema bancario, osti e tavernieri cambiavano volentieri le monete straniere ma di solito a un prezzo sfavorevole al cambio ufficiale. Non esistevano i bagni e i vasi da notte, venivano svuotati in strada. Con la decadenza dell'Impero romano sparirono i bagni pubblici, le terme, e lavare il proprio corpo divenne un'abitudine saltuaria. Anche le pratiche ascetiche consideravano l'atto di radersi o fare il bagno un lusso inutile e mondano. Se nei luoghi aperti i profumi della natura potevano essere più fragranti di oggi, negli agglomerati gli odori erano molto sgradevoli. L'assenza di fognature e di qualsiasi altro sistema di scolo delle acque e dei liquami, corpi in decomposizione sepolti all'interno di centri abitati e sotto i pavimenti delle chiese; carni, pesci, verdure di impossibile conservazione possono dare l'idea degli effluvi che circondavano anche un solo piccolo ospizio per i viandanti. Alain Corbin nella "Storia sociale degli odori" ricorda casi di asfissia collettiva nelle cattedrali o nei luoghi chiusi di ritrovo. Così la regola di San Benedetto prescriveva il modo in cui accogliere un pellegrino: "Tutti gli ospiti che arrivano siano accolti come Cristo in persona, perché dirà: "Ero forestiero e mi avete accolto". A tutti si darà il dovuto onore, specialmente ai fratelli nella fede e ai pellegrini. Pertanto appena si viene a sapere dell'arrivo di un ospite, gli vadano incontro il superiore e i fratelli con tutte le premure che la carità ispira.



Prima si preghi insieme e poi si scambino gesti di pace. Non si dia il bacio di pace se non dopo aver pregato per dissipare le illusioni del diavolo. Anche per porgere il saluto agli ospiti, sia quando arrivano, sia quando partono, l'atteggiamento deve essere pieno di umiltà: a capo chino o anche prostrandosi a terra, si deve adorare in essi il Cristo che viene accolto".

Inoltre, la Regola indicava che il pellegrino fosse condotto nella foresteria dove gli sarebbe stato offerto da mangiare.

I pellegrini si recavano a cercare rifugio presso i monasteri, spesso dividevano con i monaci il pasto. Questo consisteva essenzialmente in una considerevole quantità di pane, pari quasi a 1 kg a pasto, con legumi e in particolare ceci, fave, lenticchie, cereali o polente, pesce, verdure, in particolare rape e cavoli, spesso stufate, e zuppe. Ogni giorno il brodo della zuppa veniva arricchito con ingredienti nuovi: erbe di campo, un coniglio, un piccione, selvaggina minuta, magari un paio di ghiri o un pezzo di carne salata, qualche cavolo o rape venivano messi progressivamente a cuocere sempre nello stesso calderone, al quale veniva aggiunta acqua e non veniva svuotato se non in prossimità di Quaresima, quando vigeva l'obbligo di mangiare di magro. Una bella zuppa calda era anche sempre a disposizione di quei pellegrini che, nei rigidi inverni, sfidavano le condizioni atmosferiche avverse e si avventuravano sulle vie della fede, cercando ristoro nella magioni templari o nei monasteri. Spesso era la natura che provvedeva ai bisogni dei viandanti che raccoglievano frutti selvatici, funghi, erbe, radici, bacche.

I santi pellegrini

La privazione e i sacrifici dei viaggi giustificano la diffusione del Medioevo di santi pellegrini, oggetto di devozione e di culto per la comune esperienza di vita.

San Colombano, nato in Irlanda e figlio unico di una ricca famiglia, partì missionario per le Gallie e intraprese un viaggio lungo la Via Francigena per approdare a Bobbio, nella Val Trebbia, dove nel 614 fondò la celebre abbazia che nei secoli successivi divenne una potente realtà monasteriale e un famoso centro culturale europeo grazie all'attività del suo scriptorium. San Francesco d'Assisi è senza dubbio il pellegrino più famoso: oltre al pellegrinaggio a Roma, dopo la fondazione dell'Ordine francescano visitò la Terra Santa, la Siria e l'Egitto. Sant'Antonio da Padova viaggiò a lungo, per terra e per mare, nel bacino del Mediterraneo e viene spesso rappresentato con il bastone da pellegrino.

Dopo aver venduto i suoi beni e distribuito il ricavato ai poveri, anche San Rocco lasciò la Francia a piedi, per recarsi pellegrino a Roma. Durante il viaggio si era fermato ad Acquapendente per assistere i malati di peste. A Piacenza sulla via del ritorno fu lui stesso contagiato dal morbo a difesa del

quale fu poi invocato nei secoli non solo dai viandanti nel contesto di una devozione che ebbe amplissima diffusione in Italia.

Nonostante Gregorio di Nissa invitasse almeno le donne ad astenersi dai rischi del pellegrinaggio, creando i presupposti del noto adagio in virtù del quale "*qui multo peregrinantur rare santificantur*", altri padri del pensiero cristiano, come Teodoreto di Ciro, tramandarono il *typus* della penitente e della pellegrina quale "donna forte", capace di riscattare l'*infirmis* del suo stato attraverso la fatica edificante dell'*itinerarium*.

Viene raffigurata con il bordone la mistica Bona di Pisa, che trascorse in pellegrinaggio la maggior parte della sua vita, anche se la sua cagionevole salute e la lunghezza dei percorsi (andò prima a Gerusalemme ove suo fratello era patriarca, poi fu nove volte a Santiago di Compostela e molte altre a Roma, sulla tomba di Pietro) inducono a pensare che si sia servita di altri mezzi.

Con un seguito di notabili e prelati si mosse sempre la Santa Brigida di Svezia, uno dei personaggi chiave della spiritualità europea negli anni dell'esilio del papa ad Avignone e del suo difficile ritorno a Roma, per cui si adoperò intensamente negli anni intorno al Giubileo del 1350. Eppure la si è rappresentata con il bordone in mano, a ricordo non solo dei suoi lunghi viaggi a Roma e in Terrasanta ma dei momenti di estrema povertà che si trovò ad affrontare dopo aver fondato l'Ordine del Santo Salvatore.

I santi pellegrini furono non solo viaggiatori di terra ma anche di mare, e non bisogna credere che la navigazione fosse più comoda e tranquilla del cammino a piedi. Il viaggio del pellegrino presentava sulle navi del tempo notevoli rischi e difficoltà: la strumentazione di bordo era inesistente. Per capire quale fosse la posizione della nave, i naviganti si affidavano alle stelle o all'osservazione del volo degli uccelli e ad altri indizi che potevano indicare la presenza della terraferma. Su tutte le navi vi erano piccoli maiali che, in caso di perdita della rotta, venivano legati a prua poiché, una volta in acqua, il maiale nuota sempre verso terra. Il sistema era già in uso presso gli antichi Romani.

A bordo le scomodità del viaggio erano molte. Gli spazi per i passeggeri erano angusti, i poveri venivano ammassati nelle stive in modo tale che non riuscivano a rigirarsi mentre dormivano. In queste condizioni igieniche si diffondevano insetti, topi, che non di rado correvano sui corpi dei dormienti e dentro la stiva, insieme ai passeggeri venivano collocate gabbie con gli animali che dovevano integrare il magro vitto della nave.

L'aggressione di una nave pirata non era un evento così remoto. Nel 1408 una galera veneziana di ritorno dalla Terrasanta fu assalita dai pirati turchi nel golfo di Satalia. Dato che non c'erano armi a bordo i pellegrini dovettero affrontare i pirati in una sanguinosa lotta corpo a corpo in cui ebbero la meglio, evitando così la cattura. Preso atto della situazione di anarchia in cui versava il Mediterraneo, la Repubblica di Venezia stabilì per legge che ogni nave che trasportava pellegrini doveva avere a bordo (a disposizione dei passeggeri oltre che dell'equipaggio) un numero consistente di balestre, frecce e lance. ■



Sant'Antonio da Padova in un dipinto di Francisco de Zurbaràn

* DIAR - Politecnico di Milano