

La materialità del viaggio.
Infrastrutture e vie di comunicazione dentro e fuori
la città dal Medioevo all'Età Contemporanea

In ogni epoca per affrontare un viaggio, o per muoversi in ambito urbano, l'uomo è intervenuto sul paesaggio per facilitare gli spostamenti, le soste, gli attraversamenti. Le reti di comunicazione hanno giocato un ruolo fondamentale nella costruzione di itinerari funzionali al trasporto di merci e uomini a scopi commerciali, politici, religiosi o culturali. Vie d'acqua e di terra hanno quindi necessitato di servizi capaci di consentire e agevolare i movimenti di persone e cose e di strutture di accoglienza per le soste o lo smistamento delle merci. Gli scritti che seguono indagano il rapporto tra infrastrutture e vie di comunicazione (comprendendo ad esempio strade, porti, approdi fluviali, ponti, hospitalia, locande, dogane ecc.) tra Medioevo ed Età moderna, ed il loro impatto su città e paesaggio. Con un ampio respiro i ricercatori utilizzano fonti diverse (materiali, documentarie, iconografiche), rispettando l'ottica storica nella quale tali strutture si collocano.

Giuseppe Clemente, I kqi kq"Marcella

Archeologia della mobilità sulle strade di terra nella Toscana centro-settentrionale

Sascha Biggi

Università di Pisa – Pisa – Italia

Parole chiave: archeologia della mobilità, strade, viabilità, mobilità.

1. Le strade della Toscana centro-settentrionale tra VI e XV secolo

1.1. Strade urbane

Nella storia della viabilità antica, possiamo individuare, nel lungo periodo compreso tra VI e XV secolo tre cesure cronologiche fondamentali.

La prima si colloca tra VI/VII secolo e X secolo: in questi tre secoli le strade di età tarda antica, complice una scarsa manutenzione e il definitivo decadimento degli impianti fognari, si alzano di quota, fino a modificarsi in strade con fondo in terra battuta di ampiezza assai ridotta¹. Nel caso di Pisa, invece, gli scavi hanno riportato alla luce sedi stradali acciottolate databili già all'VIII e X secolo e nessun esempio di strade in terra battuta². Anche se sono stati rilevati elementi di discontinuità nell'uso della viabilità urbana di età romana, i tracciati tendono a sopravvivere ugualmente e a rigenerarsi in nuove linee di percorso, su cui è risultata determinante la forza attrattiva di nuovi edifici di culto.

La seconda cesura invece si colloca tra XI e XII secolo, nella più importante fase di crescita economica e di sviluppo edilizio delle città, di cui abbiamo ampio riscontro anche dalle fonti scritte. Riprende, infatti, in questo periodo l'uso di pavimentazioni acciottolate legate con malta ed allettate su strati di pietrame costipato, talvolta realizzate sopra un esiguo livello preparatorio di natura cementizia o di calce, per la regolarizzazione delle quote. A partire dal XIII secolo si registra anche l'introduzione dei laterizi per la realizzazione delle pavimentazioni di strade e di piazze³.

La terza cesura, che si colloca tra XV e XVI secolo, corrisponde, invece, alle profonde trasformazioni dell'assetto urbano che si verificano tra tardo medioevo ed età moderna: demolizione dei quartieri medievali, nuovo innalzamento delle quote di calpestio e diradamento dei quartieri abitativi. Per la realizzazione delle strade si rileva un impoverimento dei materiali per la messa in opera del manufatto stradale com'è chiaramente emerso dagli scavi urbani di Pisa.

Da un punto di vista tecnologico, invece, l'uso di ciottoli nei contesti urbani risulta prevalente per quasi tutto l'arco del medioevo, mentre i laterizi, trovano impiego soltanto a partire dal XIII secolo. La tecnica dell'ammattimento per la realizzazione di piani stradali è un fenomeno che riguarda soprattutto le città toscane di Pisa, di Siena e dell'area del Valdarno. Non è un caso che questa particolare tecnica si sviluppi proprio in quelle aree dov'erano localizzati importanti giacimenti di argilla e dove si era già radicata un'evoluita industria ceramica.

Dal punto di vista materiale resta ancora difficile individuare vere e proprie cronotipologie, attraverso la sola osservazione delle singole tecniche costruttive. Molte delle datazioni fornite, infatti, sono scaturite sulla base di ritrovamenti ceramici o sull'analisi di rapporti stratigrafici. Sembra che la tecnica costruttiva, all'interno di quei macroperiodi appena individuati, abbia

¹ E. Scampoli, *Firenze, archeologia di una città (secoli I a.C.-XIII d.C.)*, Firenze, Firenze University Press, 2010, p. 80.

² G. Gattiglia, *Mappa Pisa medievale: analisi spaziali e modelli predittivi*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2013, p. 144.

³ A. Alberti et al., *Strade e piazze cittadine a Pisa tra medioevo ed età moderna*, in *Tra città e contado. Viabilità e tecnologia stradale nel Valdarno medievale*, M. Baldassarri, G. Ciampoltrini eds, San Giuliano Terme, Felici Editore, 2007, p. 94.

mantenuto una certa continuità: fondo glareato con ciottoli costipati con ghiaia e sabbia oppure legati con malta, allettati in un deposito incoerente e delimitati da cordoli di pietra. Vi sono poi alcune soluzioni tecniche, che vengono adottate in particolari condizioni di suolo, come l'approntamento di sottili strati di calce per il livellamento del fondo naturale che troviamo, a partire dal basso medioevo, presente soprattutto nei contesti caratterizzati dall'accumulo di deposito alluvionale come Pisa e Lucca⁴.

Un dato assolutamente rilevante emerso dagli scavi di Pisa è la distinzione tra strade pedonali e carrabili, data non soltanto dalla misura dell'ampiezza della sede stradale ma anche dalla messa in opera di ciottoli e di mattoni che compongono la trama della pavimentazione.

1.2. Strade extra-urbane

Per quanto riguarda la viabilità extraurbana il quadro si complica ulteriormente, poiché la quantità dei dati di cui disponiamo è minore rispetto ai contesti urbani. Vi sono poi aree dove, per necessità funzionale e per ragioni legate alla geomorfologia, la strada ha mantenuto nel lungo tempo una sua coerenza costruttiva.

Quelle cesure temporali individuate nel precedente paragrafo, presentano, per le aree rurali, contorni meno definibili. Il deterioramento della viabilità romana, nelle zone soggette a processi di degrado naturale, è ascrivibile ad una fase precedente rispetto a quella della rete viaria delle città, mentre risultano posteriori gli interventi di rinnovamento delle sedi stradali rispetto ai contesti urbani. Nell'entroterra rurale e nelle aree di costa, infatti, si registra, già a partire dal III secolo, fenomeni di dissesto ambientale che determinarono, ancor prima delle aree urbane, il decadimento di parte dell'antica struttura viaria. Nelle fonti statutarie, invece, troviamo menzionati interventi di manutenzione su strade extra-urbane a partire dalla prima metà del XIII secolo, circa un secolo più tardi la risistemazione della viabilità interna delle città⁵, mentre la realizzazione di imponenti massicciate lastricate per molti tratti di strade extra-urbane, fu possibile soltanto a partire dalla piena età moderna, con la politica stradale messa in atto dai Lorena.

Le indagini su rettifiche di età romana del suburbio lucchese, hanno rilevato per le fasi altomedievali un progressivo interrimento delle sedi stradali: nonostante questo significhi l'abbandono dei selciati di età tarda antica, non esclude affatto l'uso dei percorsi, ancora individuabili come tracce lineari in un paesaggio ormai degradato.

Scavi condotti in località Galleno e San Pierino sembrano confermare, per le zone di fondovalle, l'uso di inghiaiate a partire dal XII secolo, mentre dal XVIII secolo sono attestate strade selciate anche a doppia carreggiata con strati di allettamento costituiti da pietrame e sabbia⁶.

Per le aree montane la discussione rischia di essere ancora meno dettagliata. Scavi condotti su tratti di viabilità d'alta quota, infatti, non hanno ancora restituito elementi di rilievo per un'analisi generale di ordine cronologico. L'osservazione delle tecniche costruttive che appaiono sostanzialmente immutate nel tempo, aiutano ancor meno rispetto ai contesti urbani e di fondovalle. Fino al XIX secolo, nell'Appennino Tosco-Emiliano, l'attraversamento delle aree di passo era possibile soltanto su strade mulattiere: queste, in alcuni tratti di percorso, possono presentare una serie di elementi caratterizzanti: fondo acciottolato, rompitratte, canalette di scolo, aree di manovra, soste e muri di contenimento. Fanno parte del paesaggio montano anche le piste, le carrabili, i sentieri e per quanto riguarda le Alpi Apuane, anche le

⁴ G. Ciampoltrini, "Gli Astrachi medievali di Lucca", in *Tra città e contado. Viabilità e tecnologia stradale nel valdarno medievale*, M. Baldassarri, G. Ciampoltrini eds, San Giuliano Terme, Felici Editore, 2007.

⁵ T. Szabò, "Dalla città di strada alle strade di città", in *Itinerari medievali ed identità europea*, R. Greci ed., Bologna, Clueb, 1999, pp. 123-125.

⁶ A. Vanni Desideri, "Fuocchio (FI). Strade di età medievale e moderna nel Valdarno inferiore. Le indagini archeologiche del 2011", in *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 7, 2011.

vie di lizza. Queste ultime nel panorama della viabilità preindustriale, rappresentano un caso eccezionale: si tratta, infatti, di manufatti stradali complessi, connessi al trasporto dei blocchi di marmo su lizza, realizzati sfruttando le pareti dei ravaneti e la roccia affiorante della montagna, che venivano percorse secondo precise tecniche di movimento da manodopera specializzata, seguendo una sola direzione di percorrenza⁷.

L'osservazione della materialità della viabilità extra-urbana, nonostante i pochi dati a disposizione, sembra delineare un quadro morfologico più ampio rispetto a quello delle strade urbane. Le ragioni sono ovviamente da ricondurre soprattutto alla varietà della geomorfologia dei terreni che vincolano totalmente la scelta delle soluzioni tecniche. Anzi potremmo affermare che il grado di complessità tecnologica di una strada, molto spesso, sia determinato dalla natura dei terreni e dalla quantità e dalla qualità del flusso di movimento che vi si concretizza.

2. Dalla strada alle forme della mobilità

Se la strada è il luogo materiale dove si attua una mobilità spaziale di tipo lineare, può l'archeologia, attraverso l'analisi degli aspetti materiali, capire i modi (tattiche di mobilità) e le intenzioni (strategie di mobilità) che hanno generato le dinamiche movimento?

La capacità di muoversi nello spazio è una caratteristica fondamentale dell'essere umano, tanto da determinarne l'esistenza. I rapporti economici, politici, sociali e culturali scaturiscono da azioni di movimento. Non è un caso, infatti, che Michael McCormick nella sua monografia sulla storia dell'economia europea nell'età della transizione, individui tra gli elementi sintomatici di cambiamento proprio lo sviluppo di particolari forme di mobilità che hanno visto protagoniste idee, malattie, uomini e manufatti⁸.

Dal quadro delineato nei precedenti paragrafi, proveremo, seppur brevemente, a trarre qualche considerazione sulle possibili forme di mobilità, individuabili attraverso l'analisi materiale delle strade.

Per quanto riguarda l'arco temporale compreso tra VI e IX secolo, l'interramento di molte sedi stradali e la riduzione di ampiezza delle carreggiate confermerebbe quanto già è stato acquisito sulla diffusione del trasporto su mulo, rispetto all'uso dei carri che invece pare limitato agli spostamenti di breve percorrenza. Nelle pianure alluvionali il deterioramento ambientale lascia supporre un impiego quasi esclusivo degli animali da soma. Non è un caso, dunque, che la tecnica di ferratura si diffonda proprio durante l'altomedioevo. Nelle aree montane della Toscana settentrionale, invece, l'uso del mulo come animale di trasporto è attestato fino alle soglie del XIX secolo, quando anche i passi appenninici furono aperti alle strade carrabili.

Sempre in ambito urbano e rurale, la fondazione di nuovi edifici di culto, a partire del V secolo, potrebbe aver avuto una qualche influenza oltre che sulla topografia degli insediamenti e sull'andamento dei tracciati, anche su un nuovo tipo di mobilità scandita dai tempi delle funzioni religiose e dall'importanza di questi centri come luoghi di scambio e di relazioni sociali.

Nei secoli centrali del medioevo, invece, in ambito urbano sembra che vi sia stata una maggiore razionalizzazione degli spazi di movimento, con una diversificazione nella destinazione d'uso delle strade e degli spazi aperti: una tendenza probabilmente da ricondurre all'espansione demografica e alla necessità di regolarizzare il movimento derivato da tutte le attività. L'impiego di ciottoli e ghiaia nella realizzazione delle sedi stradali, potrebbe indicare

⁷ M. Dadà, S. Biggi, "Da Canossa a Luni. Archeologia della Mobilità tra Appennino Tosco-Emiliano e Alpi Apuane", in *VII Congresso Nazionale di Archeologia Medievale*, P. Arthur, L.M. Imperiale eds, Firenze, All'Insegna del Giglio, pp. 385-388.

⁸ M. McCormick, *Le origini dell'economia europea. Comunicazione e commercio 300-900 d.C.*, Milano, Vita e Pensiero, 2008.

un uso più frequente del carro, anche nelle strade extra-urbane di pianura a partire dal XIII secolo.

Per quanto riguarda le aree montane la presenza di pose in pietra, poste lungo le mulattiere per far rifiatore i trasportatori a spalla durante i loro spostamenti, sono indicatori di una mobilità che si attuava attraverso la pratica del camminare. Un sistema di trasporto, che nelle aree di transito agli inizi del XIV secolo, doveva essere largamente diffuso, se negli statuti della Val Divedro del 1321 viene proibito agli abitanti di effettuare questo tipo di servizio e agli “spalloni” forestieri di non superare i 70 kg di carico, probabilmente per non fare concorrenza ai vetturali di professione⁹.

Dall'analisi della materialità della strada, inoltre, può scaturire un contributo anche sulla storia delle relazioni economiche, sociali e dei cicli produttivi: quali economie, infatti, potevano muoversi su strade mulattiere, per quali altre invece risultava indispensabile l'impiego dei carri e quindi l'uso di strade carraie, quali realtà invece privilegiavano i tracciati di fondovalle e che tipo di merci potevano invece viaggiare attraverso i passi appenninici? Allo stesso modo però potremmo estendere la discussione anche a quei soggetti meno definiti materialmente, come idee, religioni e malattie che viaggiavano e ancora viaggiano lungo le strade di terra.

Bibliografia

- A. Alberti, “Strade e piazze cittadine a Pisa tra medioevo ed età moderna”, in *Tra città e contado. Viabilità e tecnologia stradale nel valdarno medievale*, M. Baldassarri, G. Ciampoltrini, San Giuliano Terme, Felici Editore, 2007, p. 94.
- G. Ciampoltrini, “Gli Astrachi medievali di Lucca”, in *Tra città e contado. Viabilità e tecnologia stradale nel valdarno medievale*, M. Baldassarri, G. Ciampoltrini eds, San Giuliano Terme, Felici Editore, 2007, pp. 91-100.
- M. Dadà, S. Biggi, “Da Canossa a Luni. Archeologia della Mobilità tra Appennino Tosco-Emiliano e Alpi Apuane”, in *VII Congresso Nazionale di Archeologia Medievale*, P. Arthur, L. M. Imperiale eds, Firenze, All'Insegna del Giglio, pp. 384-388.
- G. Gattiglia, *Mappa Pisa medievale: analisi spaziali e modelli predittivi*, Roma, Edizioni Nuova Cultura, 2013.
- T. Mannoni, *La rivoluzione mercantile nel medioevo. Uomini, merci e strutture degli scambi nel Mediterraneo*, Genova, il Portolano, 2009.
- M. McCormick, *Le origini dell'economia europea. Comunicazione e commercio 300-900 d.C.*, Milano, Vita e Pensiero, 2008.
- E. Scampoli, *Firenze, archeologia di una città (secoli I a.C.-XIII d.C.)*, Firenze, Firenze University Press, 2010.
- T. Szabò, “Dalla città di strada alle strade di città”, in *Itinerari medievali ed identità europea*, R. Greci ed., Bologna, Clueb, 1999, pp. 117-130.
- A. Vanni Desideri, “Fuvecchio (FI). Strade di età medievale e moderna nel Valdarno inferiore. Le indagini archeologiche del 2011”, in *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 7, 2011, pp. 21-35.

⁹ T. Mannoni, *La rivoluzione mercantile nel medioevo. Uomini, merci e strutture degli scambi nel Mediterraneo*, Genova, il Portolano, 2009, pp. 67-69.

Infrastrutture e mobilità urbana: aggiornamenti su strade e piazze di Pisa dai recenti scavi urbani

Giuseppe Clemente

Giorgio Marcella

Polo Museale della Sardegna – Sassari – Italia

Parole chiave: Pisa, viabilità, strade, medioevo, età moderna.

1. Introduzione

La struttura urbana della Pisa medievale e moderna è caratterizzata da una fitta rete viaria di cui restano tracce sia materiali che nella documentazione scritta.

Gli scavi urbani hanno permesso nel tempo di rinvenire i resti della viabilità cittadina e di ricostruirne le direttrici. Lo studio delle caratteristiche materiali e la rielaborazione dei dati di scavo hanno permesso di datare strade e piazze, e hanno consentito di comprendere l'evoluzione delle tecniche di costruzione nel tempo. Il presente intervento si propone di fornire una sintesi e un aggiornamento sul tema della mobilità pisana, unendo attraverso un censimento dati editi ed inediti, al fine di descrivere l'infrastruttura viaria pisana tra medioevo ed età moderna.

2. X-XI secolo

Sette rinvenimenti si riferiscono a resti di strade databili in questa fase, di cui solo 2 anteriori all'XI sec. Le strade più antiche sono quelle rinvenute in Piazza Dante¹ e in via del Porton Rosso², la prima databile genericamente tra VIII e X sec., la seconda entro il X sec. Entrambe sono costituite da ciottoli di fiume legati con malta e si collocano nell'area più centrale della Pisa medievale nelle vicinanze del fiume Arno, la prima con andamento N-S discendente verso il fiume e la seconda con andamento E-O probabilmente connesso alla viabilità N-S proveniente dal fiume.

Strade in ciottoli senza legante stesi su preparazione argillosa sono presenti, invece, nell'XI sec. sia tra Palazzo Vitelli³ e Palazzo alla Giornata⁴ che in via Dalmazia⁵ e in Piazza Dante⁶. Nello stesso periodo, tra metà X e XI sec., sono attestate anche alcune strade in basoli litici di dimensioni maggiori, sempre su preparazione in terreno argilloso, sia su Lungarno Mediceo⁷ che in Piazza Dante⁸. Anche in questi casi si tratta di tratti viari localizzati nelle prossimità dell'arco fluviale.

¹A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, «Strade e piazze cittadine a Pisa tra medioevo ed età moderna», in *Tra città e contado. Viabilità e tecnologia stradale nel Valdarno medievale*, edited by M. Baldassarri e G. Ciampoltrini, Pisa, Felici editore, 2007, p. 55.

²M. Febbraro, A. Meo, «Pisa tra alto e basso medioevo. Primi dati dallo scavo urbano di Vicolo del Porton Rosso (IX-XVI secolo)», in *V Congresso Nazionale di Archeologia Medievale*, edited by G. Volpe e P. Favia, Firenze, All'Insegna del Giglio, p. 190. L'interpretazione come strada è però dubbia, seppure molto probabile.

³G. Garzella, F. Redi, «Pisa. Scavo nel cortile di Palazzo Vitelli», *Archeologia Medievale*, VII, 1980, p. 460.

⁴F. Redi, «Nuovi ritrovamenti archeologici a palazzo Vitelli», *Archeologia Medievale*, IX, 1982, p. 416.

⁵C. Rizzitelli, A. Costantini, «Pisa. Assistenze archeologiche in varie vie per la sostituzione della rete del gas», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 10, 2014, p. 320.

⁶A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 55.

⁷A. Alberti, «Assistenze archeologiche nel centro storico», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 8, 2012, pp. 400-401.

⁸A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 55.

3. XII - inizi XIII secolo

Ventiquattro elementi sono riconducibili a questa fase, dislocati a nord e a sud dell'Arno.

La maggior parte dei tratti viari rinvenuti (14) mostrano la stessa tecnologia di produzione: ciottoli di fiume di piccole e medie dimensioni, talvolta intervallati ad elementi maggiori, senza legante e stesi su una preparazione di sabbia fine di colore verdastro. Sono stati rinvenuti tutti a nord del fiume in via Roma⁹, agli Arsenali repubblicani¹⁰, in via Consoli del Mare¹¹, in via S. Maria¹², in piazza Dante¹³, al di sotto della porta del Parlascio¹⁴, in via del Castelletto (fig.1), vicolo del Tidi (fig.2) e via della Croce Rossa¹⁵, nell'area della Sapienza¹⁶ e a S. Eufrasia¹⁷. Alcuni di questi tratti presentano un cordolo centrale che dà l'allineamento alla strada o una certa modularità con basoli posti a quadrati.

In almeno 4 casi, databili tra seconda metà XII e inizi XIII sec., sono presenti laterizi frammentari di reimpiego inseriti nella tessitura in acciottolato, in alcuni casi forse a risarcire alcune lacune dovute all'usura da utilizzo (via La Maddalena¹⁸, via Galvani¹⁹, via del Carmine²⁰, Sapienza²¹).

In soli due casi, invece, sono presenti battuti costituiti da pietre e pietrisco pressati, talvolta con elementi litici, come nei casi delle vie S. Antonio²² e Martiri²³.



Fig. 1: resti di pavimentazione stradale in ciottoli e basoli di pietra, con probabile cordolo o marciapiede laterale in laterizi di cronologia successiva, in via del Castelletto

⁹ A. Alberti, M. Baldassarri, F. Stratta, «Pisa. Indagine in via Roma: la chiesa di S. Lorenzo dei Pellicciai», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 11, 2015, p. 244.

¹⁰ F. Bono, M. Turci, «Analisi delle fasi edilizie degli Arsenali Repubblicani di Pisa», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 8, 2012, p. 408. La strada è attribuita ad epoca più recente.

¹¹ A. Alberti, *Assistenze archeologiche*, cit. pp. 400-401.

¹² Ivi, p. 400.

¹³ A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 55.

¹⁴ Ivi, p. 57.

¹⁵ Inediti.

¹⁶ C. Rizzitelli, «Pisa. Un quartiere medievale sotto il Palazzo della Sapienza», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 11, 2015, p. 226. La datazione è anticipata all'XI sec. ma la revisione dei dati di scavo permette di collocarla a metà del XII sec.

¹⁷ F. Ghizzani Marcia, *Scheda di intervento n. 881*, in MappaGIS.

¹⁸ C. Rizzitelli, A. Costantini, *Pisa. Assistenze archeologiche*, cit., p. 320.

¹⁹ A. Alberti, *Assistenze archeologiche*, cit. pp. 400-401.

²⁰ Ibidem.

²¹ C. Rizzitelli, *Pisa. Un quartiere medievale*, cit.

²² C. Rizzitelli, A. Costantini, *Pisa. Assistenze archeologiche*, cit., p. 320.

In vicolo del Tidi²⁴ è stato documentato un piano di malta e pietre, su preparazione di sabbia fine, databile nella prima metà del XII secolo.

Tra la fine del XII e gli inizi del XIII sec. è, infine, databile l'apparizione delle prime strade in laterizio: in Borgo Stretto, con mattoni disposti di taglio a spina di pesce su preparazione sabbiosa²⁵, e dietro l'abside di S. Eufrasia, con laterizi frammentari in tessitura non regolare²⁶.

Alla fine del XII sec. è databile anche il primo marciapiede in laterizi posti di taglio in file parallele, connesso con l'acciottolato di via Roma e legato al sagrato della chiesa di S. Lorenzo dei Pellicciai, con cordolo di separazione (sempre in laterizi) tra la strada e il marciapiede²⁷.

4. XIII-XIV secolo

Trentaquattro sono gli elementi riconducibili a questa fase.

Gli assi stradali precedenti spesso sopravvivono con risarcimenti in malta e laterizi che colmano le lacune provenienti dall'usura di utilizzo (via Roma²⁸, Lungarno Galilei²⁹, Vicolo della Croce Rossa³⁰) mentre la nuova viabilità vede l'utilizzo capillare del laterizio, soprattutto nelle aree di espansione urbana all'interno della nuova cerchia muraria. La tecnica di costruzione prevede il posizionamento dei mattoni su una preparazione in sabbia fine, spesso circa 5 cm. I laterizi sono disposti di taglio con orientamento 'a spina di pesce' (vie Dei Banchi³¹, la Maddalena³², Dalmazia³³, Ulisse



Fig. 2: parte della strada acciottolata rinvenuta in vicolo del Tidi; si vedono le scialbature di malta e i risarcimenti con scisti e laterizi che ne attestano il lungo utilizzo

²³ Idem.

²⁴ Inedito.

²⁵ M. Baldassarri, M. Milanese, *Archeologia in Chinzica. Insediamento e fonti materiali (secoli XI-XIX) dagli scavi dell'area di Santa Cristina in Pisa*, Pisa, Plus, 2004, p. 21.

²⁶ F. Ghizzani Marcia, *Scheda di intervento n. 881*, in MappaGIS.

²⁷ A. Alberti, M. Baldassarri, F. Stratta, *Pisa. Indagine in via Roma*, cit., p. 244.

²⁸ Idem.

²⁹ C. Rizzitelli, A. Costantini, *Pisa. Assistenze archeologiche*, cit., p. 320.

³⁰ Inedito.

³¹ L. La Rosa, *Scheda di intervento n. 273*, in MappaGIS. Dei quattro ammattonati rinvenuti, uno presenta laterizi posti in piano, mentre un altro li ha posti di taglio ma non orientati a 'spina-pesce'.

³² C. Rizzitelli, A. Costantini, *Pisa. Assistenze archeologiche*, cit., p. 320.

³³ Idem.



Figura 3: resti di pavimentazione stradale in laterizi posti di taglio a spina di pesce, su preparazione in sabbia, rinvenuti nella parte settentrionale di Vicolo del Tidi

Dini³⁴, Palestro³⁵, Consoli del Mare³⁶, S. Maria³⁷, Corso Italia³⁸, Piazza dei Cavalieri³⁹, Piazza delle Vettovaglie⁴⁰, Borgo Stretto⁴¹, via Toselli⁴², Giardino Scotto⁴³, vicoli del Tidi (fig.3) e della Croce Rossa⁴⁴).

È documentato anche l'impiego di basoli di pietra per rinforzare l'asse stradale o delinearne la conformazione (S. Eufrosia⁴⁵), soprattutto nei contesti di natura pubblica (Piazza delle Vettovaglie⁴⁶, Largo del Parlascio⁴⁷).

In alcuni rari casi sono attestate ancora strade in ciottoli e laterizi disposti a secco (Vicolo della Croce Rossa⁴⁸, Piazza Dante⁴⁹, Piazza dei Miracoli⁵⁰, Piazza Garibaldi⁵¹) e alcuni battuti

³⁴ G. Tarantino, *Scheda di intervento n. 520*, in MappaGIS.

³⁵ A. Campus, *Scheda di intervento n. 229*, in MappaGIS.

³⁶ A. Alberti, *Assistenze archeologiche*, cit. p. 401.

³⁷ Idem.

³⁸ S. Ducci *et alii*, «Pisa. Archeologia urbana: Corso Italia, vicolo Scardigli, I Passi», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 7, 2011, p. 344.

³⁹ A. Alberti *et alii*, «Assistenza archeologica in Piazza dei Cavalieri», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 8, 2012, p. 410.

⁴⁰ A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 59.

⁴¹ Ibidem.

⁴² Ibidem.

⁴³ Ibidem.

⁴⁴ Inediti.

⁴⁵ F. Ghizzani Marcia, *Scheda di intervento n. 881*, in MappaGIS.

⁴⁶ A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 59.

⁴⁷ Inedito.

⁴⁸ Ibidem.

in malta compatta e frammenti di laterizi (Piazza dei Miracoli⁵², Lungarno Gambacorti⁵³) databili alla seconda metà del Trecento.

5. XV-XIX secolo

Molto numerose (42) sono le testimonianze archeologiche di strade riconducibili ad età moderna e contemporanea. In tutti i casi la tecnologia costruttiva è la stessa e si caratterizza, al contrario dei periodi precedenti, per l'impiego di una tecnica mista che varia nelle sue componenti nel corso del tempo. Ad una base di malta più o meno compatta si mescolano, infatti, vari elementi come i ciottoli di fiume, i frammenti di laterizi o di scisto e più raramente quelli ceramici (fig.4). Nella maggior parte dei casi lo spessore delle strade è molto sottile (5-10 cm) e non è presente una specifica preparazione.

In alcuni casi (8) si tratta di rifacimenti o risistemazioni di strade più antiche, prevalentemente collocate nella zona più centrale della città, meno soggetto a cambiamenti nell'assetto viario.

I primi esempi di strade di età moderna (inizi del XV sec.) sono in via Roma⁵⁴, via del Castelletto e vicolo della Croce Rossa⁵⁵ e sono battuti piuttosto compatti di malta e frustoli di laterizi e ceramica, sopra una sottile preparazione di sabbia. Nei secoli XVI e XVII si fa più frequente all'interno dei battuti di malta la presenza di pietre, ciottoli di fiume, ghiaia e lastre di scisti. In particolare, a partire dal XVI sec. appaiono i primi esempi di utilizzo dei ciottoli di fiume (via Toselli⁵⁶, Palazzo Scotto⁵⁷, vicolo Quarantotti⁵⁸) o di ghiaia e pietrisco (vie Martiri⁵⁹, Consoli del Maree del Carmine⁶⁰, Galvani e vicolo del Tidi⁶¹). Leggermente più tardo (pieno XVII sec.) è l'impiego degli scisti presente nelle stratigrafie delle vie Pasquale Paoli, S. Simone, L'Arancio e nel vicolo della Croce Rossa⁶² (fig. 4). Unica eccezione la pavimentazione di via S. Maria⁶³ con un precoce utilizzo della tecnica del basolato in pietra. Tra XVI e XVII sec. si segnalano interventi di risistemazione dei piani stradali in due ambiti 'militari': presso Porta del Parlascio⁶⁴ e Palazzo Scotto⁶⁵.

La tecnologia di costruzione resta invariata fino alla metà del XIX sec. quando è introdotto il basolato moderno, con una prima attestazione all'angolo tra via l'Arancio e Piazza Dante⁶⁶. Nelle aree immediatamente fuori del circuito urbano, come nel caso della zona fuori la Porta a Mare e delle vie Aldo Moro⁶⁷ e Sardo⁶⁸ permane, invece, l'utilizzo della tecnica mista con aggiunta di ghiaia.

⁴⁹ A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 55.

⁵⁰ S. Giannotti, «Tracce di viabilità in Piazza dei Miracoli tra Medioevo ed Età Moderna», in *Archeologia in Piazza dei Miracoli. Gli scavi 2003-2009*, edited by A. Alberti, M. Paribeni, Pisa, Felici Editore, 2011, pp. 307-313.

⁵¹ *Ivi*, p. 311.

⁵² *Ivi*, p. 313.

⁵³ C. Sciuto, *Scheda di intervento n. 658*, in MappaGIS.

⁵⁴ A. Alberti, M. Baldassarri, F. Stratta, *Pisa. Indagine in via Roma*, cit., p. 244.

⁵⁵ Inediti.

⁵⁶ A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 59.

⁵⁷ *Ivi*, p. 66.

⁵⁸ Inedito.

⁵⁹ C. Rizzitelli, A. Costantini, *Pisa. Assistenze archeologiche*, cit., p. 321.

⁶⁰ A. Alberti, *Assistenze archeologiche*, cit., p. 401.

⁶¹ Inedite.

⁶² Inediti.

⁶³ A. Alberti, *Assistenze archeologiche*, cit., p. 401.

⁶⁴ A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, *Strade e piazze*, cit., p. 57.

⁶⁵ *Ivi*, p. 66.

⁶⁶ Inedito.

⁶⁷ C. Rizzitelli, A. Costantini, *Pisa. Assistenze archeologiche*, cit., p. 321.

6. Conclusioni

L'acquisizione di una più ampia mole di dati, provenienti dai numerosi interventi archeologici degli ultimi 10 anni a seguito delle ripavimentazioni e riqualificazioni urbane, ha consentito la verifica delle informazioni esistenti sulla viabilità pisana medievale e moderna consentendo una migliore conoscenza delle tecnologie di produzione e una più puntuale datazione delle stesse.

Una visione più ampia rispetto all'assetto urbano dei quartieri medievali e moderni se da un lato ha confermato come la rete viaria sia rimasta pressoché intatta, dall'altro ha reso possibile riscoprire anche interi assi andati perduti a causa delle trasformazioni urbanistiche intervenute su certe aree della città nel corso dei secoli.

Bibliografia

- A. Alberti, «Assistenze archeologiche nel centro storico», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 8, 2012, pp. 400-401.
- A. Alberti *et alii*, «Assistenza archeologica in Piazza dei Cavalieri», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 8, 2012, pp. 409-410.
- A. Alberti, M. Baldassarri, G. Gattiglia, «Strade e piazza cittadine a Pisa tra medioevo ed età moderna», in *Tra città e contado. Viabilità e tecnologia stradale nel Valdarno medievale*, edited by M. Baldassarri e G. Ciampoltrini, Pisa, Felici editore, 2007, pp. 53-70.
- A. Alberti, M. Baldassarri, F. Stratta, «Pisa. Indagine in via Roma: la chiesa di S. Lorenzo dei Pellicciai», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 2015, 11, pp. 244-246.
- M. Baldassarri, M. Milanese, *Archeologia in Chinzica. Insediamento e fonti materiali (secoli XI-XIX) dagli scavi dell'area di Santa Cristina in Pisa*, Pisa, Plus, 2004.
- F. Bono, M. Turci, «Analisi delle fasi edilizie degli Arsenali Repubblicani di Pisa», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 8, 2012, pp. 406-409.
- S. Ducci *et alii*, «Pisa. Archeologia urbana: Corso Italia, vicolo Scardigli, I Passi», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 7, 2011, pp. 344-346.
- M. Febbraro, A. Meo, «Pisa tra alto e basso medioevo. Primi dati dallo scavo urbano di Vicolo del Porton Rosso (IX-XVI secolo)», in *V Congresso Nazionale di Archeologia Medievale*, edited by G. Volpe, Firenze, All'Insegna del Giglio, pp. 188-193.
- G. Garzella, F. Redi, «Pisa. Scavo nel cortile di Palazzo Vitelli», *Archeologia Medievale*, VII, 1980, pp. 457-460.
- S. Giannotti, «Tracce di viabilità in Piazza dei Miracoli tra Medioevo ed Età Moderna», in *Archeologia in Piazza dei Miracoli. Gli scavi 2003-2009*, edited by A. Alberti, M. Paribeni, Pisa, Felici Editore, 2011, pp. 307-313.
- F. Redi, «Nuovi ritrovamenti archeologici a palazzo Vitelli», *Archeologia Medievale*, IX, 1982, p. 416.
- C. Rizzitelli, «Pisa. Un quartiere medievale sotto il Palazzo della Sapienza», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 11, 2015, pp. 224-227.
- C. Rizzitelli, A. Costantini, «Pisa. Assistenze archeologiche in varie vie per la sostituzione della rete del gas», *Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana*, 10, 2014, pp. 319-323.

⁶⁸ Ibidem.

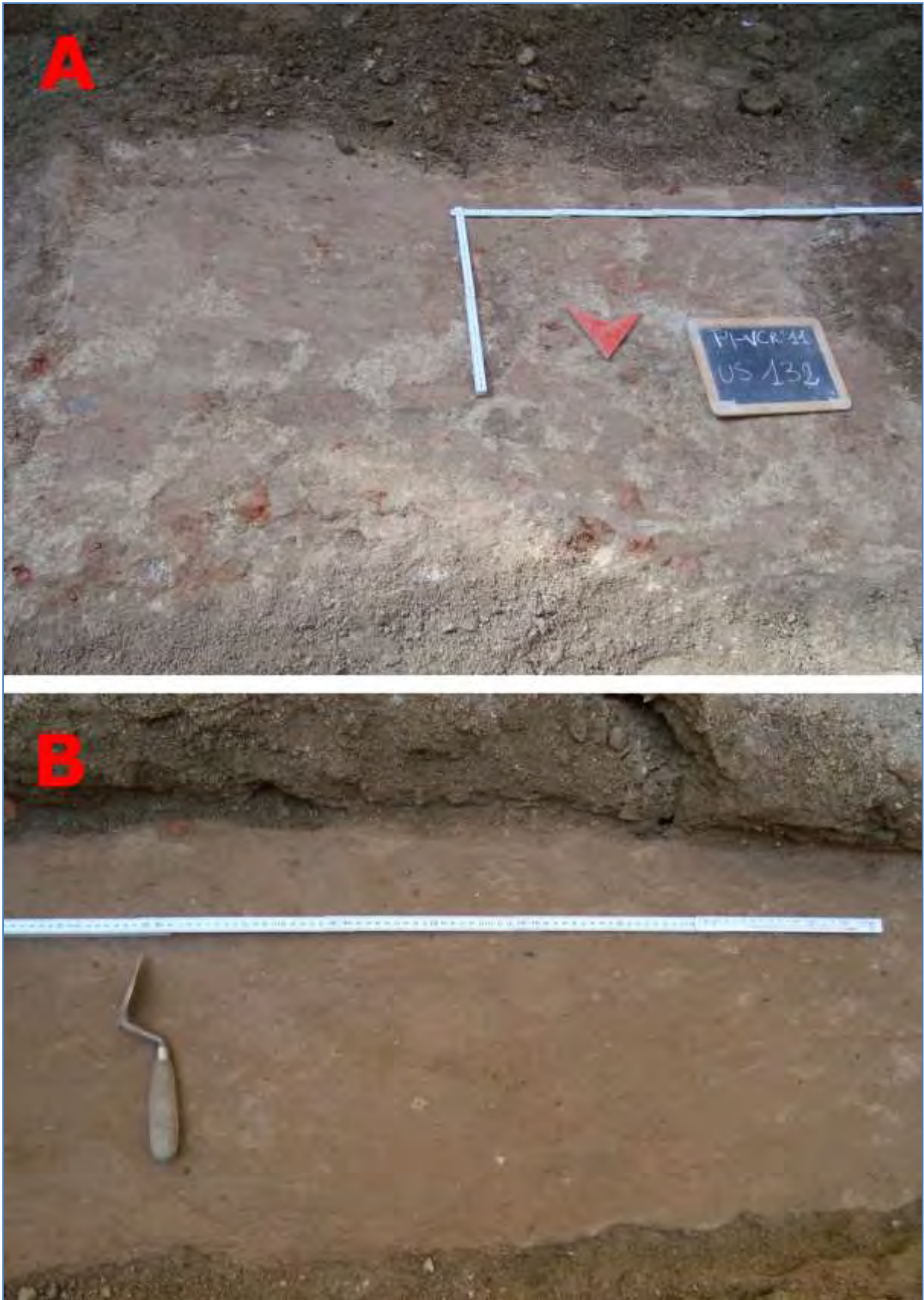


Fig. 4: piano stradale in malta pressata e laterizi sbriciolati in via della Croce Rossa (A) e particolare da via S. Simone (B); si nota l'interfaccia rossastra dovuta alla presenza dei laterizi mescolati alla malta superficiale

Viaggi, commerci e trasporti nella Ostia medievale e rinascimentale: il porto, le vie di comunicazione e le infrastrutture dalle fonti documentarie, cartografiche ed archeologiche

Simona Pannuzi

MIBACT, ISCR – Roma – Italia

Parole chiave: porto, dogana, magazzini, castello, saline, alaggio, taverna.

Nel primo Rinascimento Ostia, con il suo borgo sviluppatosi dall'età altomedievale intorno alla chiesa di S.Aurea col nome di *Gregoriopoli*, venne a riappropriarsi dell'importante ruolo economico avuto in origine, grazie alla sistemazione di un nuovo attracco portuale sull'antico meandro del Tevere, visto il progressivo interrimento del braccio portuale del fiume¹. In questo periodo il porto fluviale è da localizzarsi con tutta probabilità sulla riva sinistra del meandro, leggermente più a Sud del punto in cui si trovava il precedente molo di età romana², in modo da essere direttamente collegato e protetto dalla rocca di Ostia³, costruita nel borgo tra il 1483 e il 1486 da Baccio Pontelli per il cardinale Giuliano della Rovere ed all'epoca sede della dogana pontificia⁴. Infatti, come attestato da documenti d'archivio, dal castellano ostiense veniva redatta la *bolletta*, in base alla quale era poi calcolata la tariffa da pagare alla Dogana di Ripa sulle merci arrivate via mare e trasportate a Roma per la vendita⁵. Gli scavi archeologici effettuati nell'area purtroppo non hanno mai intercettato resti del molo rinascimentale, ma nel 1983 durante uno scavo ACEA lungo la moderna via dei Romagnoli, proprio nei pressi del castello, furono rinvenuti i resti di una nave, ritenuta una "*nave oneraria*" facente parte di un ponte di barche di epoca rinascimentale, struttura effettivamente testimoniata dalle fonti, anche se più a valle⁶. Dalla scarsissima documentazione realizzata all'epoca⁷, è oggi molto difficile capire se quanto messo in luce sia effettivamente da riferire ad un ponte, la cui costruzione deve legarsi alle contingenti operazioni militari, ovvero se sia da riferire ad una imbarcazione andata a fondo nel fiume. L'utilizzo dell'attracco fluviale ostiense, come base da cui partire per una navigazione marittima, è testimoniato nel 1434 dal racconto della rocambolesca fuga da Roma di papa Eugenio IV a causa di una rivolta, redatto da Biondo Flavio, all'epoca segretario apostolico: il papa, vestito da monaco, raggiunse via fiume Ostia, dove lasciò la piccola barca a remi che lo aveva condotto fin lì per imbarcarsi su una *trireme*, con cui veleggiò verso Civitavecchia e poi verso Pisa⁸. I precisi particolari riportati in questa narrazione e anche quelli riferibili ad un'altra successiva vicenda, relativa al

¹ Una cronaca inglese testimonia nel 1190 il riutilizzo del ramo fluviale ostiense, che venne risalito dal re Riccardo Cuor di Leone dalla foce fino ad Ostia (cfr. M.Vendittelli, «A poche miglia da Roma. Traversando la Campagna romana al tempo del primo giubileo», in *Roma e la Campagna romana nel Grand Tour*, ed. M. Formica, Bari, Laterza, 2009, pp. 50-51, nota 3).

² V. Santa Maria Scrinari, «Il problema di Ostia», in *Archeologia Laziale. VI*, ed. S. Quilici Gigli, Roma, 1984 pp. 362-363; Archivio Storico PAOAnt, Giornale di Scavo vol. 45, a. 1973; Archivio Disegni PAOAnt, invv. 4816, 4817.

³ Biondo Flavio riporta che già la torre di Martino V, poi mastio del castello pontelliano, fu costruita *hostior(is) tyberis et port(us) custodia(m)*: Biondo Flavio, *Italia Illustrata*, (ed. Lucio Fauno), Venezia, 1543, p. 95.

⁴ S. Pannuzi, «Il castello di Ostia Antica: analisi delle fasi costruttive», in *Il Castello di Giulio II ad Ostia Antica*, ed. S. Pannuzi, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2009, pp. 23-29.

⁵ L. Palermo, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo*, Roma, 1979, pp.216-219, 283-284, 290, 310; ASR, Camerale III, Ostia, b1585, docc. aa. 1455-56 e aa. 1463-64.

⁶ A. Guglielmotti, *La guerra dei Pirati e la Marina Pontificia dal 1500 al 1560*, II, Firenze, 1894, p. 300.

⁷ U. Broccoli, «La difesa delle foci del Tevere e del litorale romano fra Medioevo e Rinascimento», *Romana Gens*, 1,1, 1984, p. 27; Archivio Disegni PAOAnt, invv. 6046 e 11138); Archivio Fotografico PAOAnt, s. n. i.

⁸ Biondo Flavio, *Historiarum ab inclinatione Romanorum imperii decades*, III, l. VI, (ed. Basilea 1531), pp.482-484.

pontefice Adriano VI, che nell'agosto del 1522 sbarcò ad Ostia per rientrare a Roma dalla Spagna⁹, chiariscono che la navigazione fluviale era limitata per lo più a barche a remi o tirate con i buoi dalla riva, secondo l'antico sistema dell'alaggio. Infatti, la maggior parte delle grandi navi da collegamento marittimo non riuscivano ad entrare nella stretta bocca del fiume a causa dei venti, delle maree e del basso fondale e perciò rimanevano ancorate presso la foce. Con l'inizio dell'Età Moderna Ostia non soltanto ritornò ad essere il centro di rinnovati traffici commerciali, ma cominciò anche a diventare una meta di viaggio per visitare le antiche rovine della città romana che ancora emergevano lungo il fiume, già oggetto di spoliazioni fin dal Medioevo per riutilizzare il materiale da costruzione¹⁰. In una lettera scritta da Poggio Bracciolini all'umanista e collezionista di antichità Niccolò Niccoli rimane notizia di un suo viaggio ad Ostia e Porto nel 1427 insieme a Cosimo de' Medici e della loro presenza durante l'attività di una calcara costruita per il riutilizzo dei marmi¹¹. Famosa è la dettagliata narrazione della visita ad Ostia di papa Pio II (1458-64)¹², che navigò sul Tevere fino al borgo, trovando l'abitato ancora in uno stato di abbandono, dopo il sacco di re Ladislao di Napoli del 1408¹³. Inoltre, sappiamo che anche Baldassarre Peruzzi ammirò i resti degli antichi edifici dell'Ostia romana, disegnandoli e studiandone la composizione architettonica, senz'altro approfittando dei suoi soggiorni ostiensi per la realizzazione degli affreschi nel castello (1508-1509) e nell'episcopio (1511-1513)¹⁴.

La nuova fisionomia del sito ostiense, risorto a livello economico dopo secoli di crisi, è ben rappresentata in alcune vedute e piante cinque-seicentesche, che descrivono con una certa verosimiglianza l'aspetto dell'abitato e del territorio circostante. Tra queste, particolarmente interessante è una pianta dell'Archivio Segreto Vaticano degli inizi del XVII secolo¹⁵, in cui è fedelmente rappresentata la viabilità principale proveniente da Roma, l'antica via Ostiense, ancora utilizzata fino ad età moderna per i collegamenti con il litorale¹⁶. La strada, mantenendo un percorso abbastanza rettilineo, superava la grande laguna con le antiche saline localizzate nella parte più interna (*Laguna grande d'Aqua*)¹⁷, immediatamente ad Est del borgo di Ostia, grazie alla presenza di un lungo viadotto ad arcate, costruito in età tardo-repubblicana ed ancora utilizzato almeno fino al XIX secolo¹⁸. Nella stessa pianta è chiaramente indicata, subito ad Ovest dell'abitato, anche un'altra *Laguna che in estate resta in Aqua*, chiamata in altre piante e documenti *Fiume Morto*, una zona paludosa creatasi dopo la scomparsa del meandro del Tevere¹⁹.

⁹ R. Lanciani, *Storia degli scavi di Roma*, I, Roma 1902, p. 215.

¹⁰ Lanciani, cit. a nota 9, pp. 8, 18 e 25-26.

¹¹ Poggio Bracciolini, *Epistolae*, (ed. a cura di T. Tonelli), Firenze 1832-1864.

¹² *I Commentari di Papa Pio II*, (ed. a cura di L. Totaro), II, Milano 1984.

¹³ G. Tomassetti, «Della campagna romana, Via Ostiense e Laurentina», *ArchStorRom*, 20, 1897, p. 65.

¹⁴ S. Pannuzi, «Gli affreschi del castello di Ostia Antica», in *Il Castello di Giulio II ad Ostia Antica*, ed. S. Pannuzi, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2009, pp. 94-105.

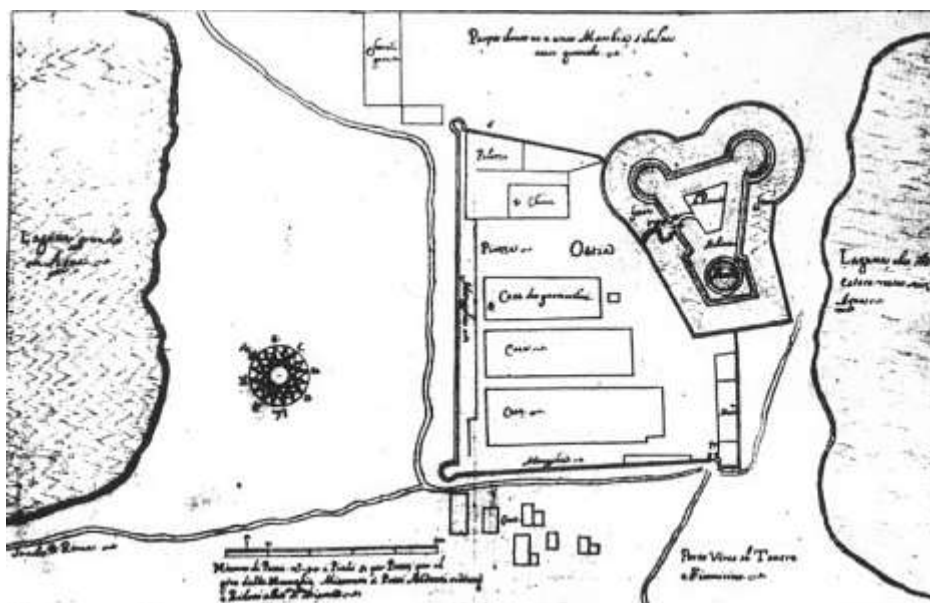
¹⁵ S. Danesi Squarzina, «La qualità antiquaria degli interventi quattrocenteschi in Ostia tiberina», in *Il '400 a Roma e nel Lazio. Il Borgo di Ostia da Sisto IV a Giulio II*, eds. S. Danesi Squarzina e G. Borghini, Roma, De Luca Editore, 1981, p. 15, fig. 1.

¹⁶ La strada è già testimoniata nella carta cinquecentesca di Eufrosino della Volpaia e nel seicentesco Catasto Alessandrino (*strada romana*): A. P. Frutaz, *Le carte del Lazio. II*, Roma, 1972, tavv. 30 e 128.

¹⁷ Le saline ostiensi furono utilizzate probabilmente senza soluzione di continuità dall'età antica al XIX secolo: S. Pannuzi, «La laguna di Ostia: produzione del sale e trasformazione del paesaggio dall'età antica all'età moderna», *Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge* [En ligne], 125-2, 2013a, mis en ligne le 13 novembre 2014 URL : <http://mefrm.revues.org/1507>, pp. 8-11.

¹⁸ Per i riferimenti bibliografici e cartografici si veda: Pannuzi, cit. nota 17, pp. 24, nota 19.

¹⁹ Il fiume cambiò corso definitivamente nei primi mesi dell'anno 1562, dopo la piena del 1557 (Pannuzi, cit. nota 4, pp. 46-47). Nell'area dell'antico meandro si formò allora un acquitrino che continuò a mantenere nel tempo la forma semicircolare. Per riferimenti cartografici si veda: Pannuzi, cit. nota 17, pp. 27-28, nota 81.



Archivio Segreto Vaticano, pianta di Ostia degli inizi del XVII secolo
(da Danesi Squarzina 1981, p. 15, fig. 1)

Inoltre, dalla pianta vaticana possiamo ricostruire con precisione anche la struttura urbana del borgo ostiense, articolato in tre schiere di case ancor oggi esistenti, con le *case de particolari*, appartenenti alle persone di rango più elevato, poste in un punto privilegiato dell'abitato, davanti alla *ecclesia cathedralis* ed all'entrata del castello. In una delle case appoggiate al lato occidentale delle mura medievali, presso la porta d'ingresso al borgo, è indicata la presenza di una *hosteria*, confermando quanto riportato dalle fonti fin dal XV secolo e dai documenti d'archivio sei-settecenteschi²⁰. Fuori dalle mura sono rappresentate una serie di singole *case*, da identificare con tutta probabilità coi magazzini tardo medievali/primo-rinascimentali ricordati dalle fonti storiche e visibili anche in due stampe cinquecentesche, attribuite a H. van Cliven²¹.



Veduta di Ostia di H.van Cliven (c.1550) (Archivio Fotografico PAOAnt, B 3856)

²⁰ ASR, Camerale III, Ostia, b1587, a. 1629; ASR, Camerale III, Ostia, b1586, a. 1660 e a.1746; *I Commentari*, cit. a nota 13; Tomassetti, cit. a nota 13, p. 65.

²¹ ASR, Ostia b1585, a.1455; Palermo, cit. a nota 6, pp. 116, 217 e 332-343. Archivio Fotografico PAOAnt, B 3856; Istituto Nazionale per la Grafica, FC 10636, neg. 52794.

Tali magazzini erano utilizzati per l'*ostellaggio* delle merci giunte via mare e per conservarvi il sale prodotto nelle saline²², in attesa dell'imbarco su battelli idonei alla navigazione fluviale. Fin dall'Antichità numerosi furono i magazzini localizzati presso l'antico meandro ostiense del Tevere²³: fra questi sono da ricordare i resti murari di età imperiale ed oltre rinvenuti nella moderna borgata di Ostia Antica nell'ambito dell'edificio attualmente chiamato *Casalone*. In questo edificio, oggi purtroppo molto rimaneggiato, può riconoscersi la casa con torre, posta presso il *Fiume Morto*, rappresentata nella pianta di Orazio Torriani del 1603 e presente anche in successive planimetrie²⁴. Il posizionamento di questo magazzino presso l'antico molo sul fiume e vicino alle saline risultava strategico, sia in epoca antica che in età moderna, per il trasporto del sale a Roma, fino a quando, con il cambiamento di corso del fiume, tale localizzazione divenne oltremodo disagiata. Così, lungo il nuovo corso del Tevere, riutilizzando resti di edifici dell'antica Ostia, venne a costruirsi un nuovo deposito del sale chiamato nel Settecento *Capannone di Tor de' Specchi*. Il magazzino, denominato successivamente *Casone del sale*, fu poi trasformato durante il pontificato di Pio IX in Museo Ostiense²⁵. Altre tipiche costruzioni del paesaggio ostiense dal Rinascimento fino ad epoche recenti erano le capanne di legno e paglia, utilizzate come stalle, *per servitio de sale* e per la *conserva del pesce* dai contadini e dagli allevatori della zona, ben raffigurate cartograficamente, descritte con precisione in documenti d'archivio e testimoniate in alcune fotografie otto-novecentesche²⁶.

Dopo l'abbandono del porto fluviale e lo spostamento della dogana pontificia nella seconda metà del XVI secolo, a causa del cambiamento di corso del Tevere, il borgo di Ostia cadrà in decadenza, con una certa chiusura verso i collegamenti esterni. Gli abitanti saranno sempre più scarsi, decimati dalla malaria dovuta alla presenza di estesi acquitrini. Oltre alla pesca nello Stagno e all'allevamento dei bufali, la principale attività del territorio nel XVII-XVIII secolo rimarrà quella della produzione del sale, malgrado fosse organizzata in modo antiquato e poco redditizio e fosse particolarmente soggetta ai cambiamenti climatici stagionali²⁷.

Agli inizi dell'Ottocento, con i nuovi interessi per le scoperte di antichità, Ostia tornò a rappresentare una meta di viaggio, con l'avvio dei primi scavi delle antiche rovine. Illustri studiosi di antichità e topografi, come Verani, Holl, De Bonstetten, Nibby, Fea, Canina, visitarono il territorio di Ostia con gli ancor ben visibili resti degli edifici romani, redigendo planimetrie e relazioni ancor oggi fondamentali per gli studi di ambito archeologico.

Bibliografia

A. Arnoldus Huyzendveld e L. Paroli, «Alcune considerazioni sullo sviluppo storico dell'ansa del Tevere presso Ostia e sul porto-canale», in *Archeologia Laziale. XII*, ed. S. Quilici Gigli, Roma, 1995, pp. 383-392.

Biondo Flavio, *Historiarum ab inclinatione Romanorum imperii decades*, III, l. VI, (ed. Basilea 1531).

Biondo Flavio, *Italia Illustrata*, (ed. Lucio Fauno), Venezia, 1543.

U. Broccoli, «La difesa delle foci del Tevere e del litorale romano fra Medioevo e Rinascimento», *Romana Gens*, 1,1, 1984, p. 24-29.

²² Per magazzini del sale in età postantica: Pannuzi, cit. a nota 17, p.11, con bibliografia e riferimenti archivistici.

²³ A. Arnoldus Huyzendveld e L. Paroli, «Alcune considerazioni sullo sviluppo storico dell'ansa del Tevere presso Ostia e sul porto-canale», in *Archeologia Laziale. XII*, a cura di S. Quilici Gigli, Roma, 1995, p. 383.

²⁴ Pannuzi, cit. a nota 17, p. 13, con riferimenti bibliografici, archivistici e cartografici.

²⁵ Pannuzi, cit. a nota 17, pp. 12-13, con riferimenti archivistici e cartografici.

²⁶ Pannuzi, cit. a nota 17, pp. 26-27 nota 62, con bibliografia e riferimenti archivistici e cartografici.

²⁷ Pannuzi, cit. a nota 17, pp. 10-11.

- S. Danesi Squarzina, «La qualità antiquaria degli interventi quattrocenteschi in Ostia tiberina», in *Il '400 a Roma e nel Lazio. Il Borgo di Ostia da Sisto IV a Giulio II*, eds. S. Danesi Squarzina e G. Borghini, Roma, De Luca Editore, 1981, pp. 13-53.
- A. P. Frutaz, *Le carte del Lazio. II*, Roma, 1972.
- A. Guglielmotti, *La guerra dei Pirati e la Marina Pontificia dal 1500 al 1560*, II, Firenze, 1894.
- I Commentari di Papa Pio II*, (ed. a cura di L. Totaro), II, Milano 1984.
- R. Lanciani, *Storia degli scavi di Roma*, I, Roma 1902.
- L. Palermo, *Il porto di Roma nel XIV e XV secolo*, Roma, 1979.
- S. Pannuzi, «Il castello di Ostia Antica: analisi delle fasi costruttive», in *Il Castello di Giulio II ad Ostia Antica*, ed. S. Pannuzi, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2009, pp. 23-60.
- S. Pannuzi, «Gli affreschi del castello di Ostia Antica», in *Il Castello di Giulio II ad Ostia Antica*, ed. S. Pannuzi, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2009, pp. 79-106.
- S. Pannuzi, «La laguna di Ostia: produzione del sale e trasformazione del paesaggio dall'età antica all'età moderna», *Mélanges de l'École française de Rome - Moyen Âge* [En ligne], 125-2, 2013a, mis en ligne le 13 novembre 2014 URL : <http://mefrm.revues.org/1507>, pp. 1-29.
- Poggio Bracciolini, *Epistolae*, (ed. a cura di T. Tonelli), Firenze 1832-1864.
- V. Santa Maria Scrinari, «Il problema di Ostia», in *Archeologia Laziale. VI*, ed. S. Quilici Gigli, Roma, 1984, pp. 358-363.
- G. Tomassetti, «Della campagna romana, Via Ostiense e Laurentina», *ArchStorRom*, 20, 1897, pp.45-94.
- M. Vendittelli, «A poche miglia da Roma. Traversando la Campagna romana al tempo del primo giubileo», in *Roma e la Campagna romana nel Grand Tour*, ed. M. Formica, Bari, Laterza, 2009, pp. 49-63.

1.1. Progettualità e ricerca delle fonti per lo studio della valle.

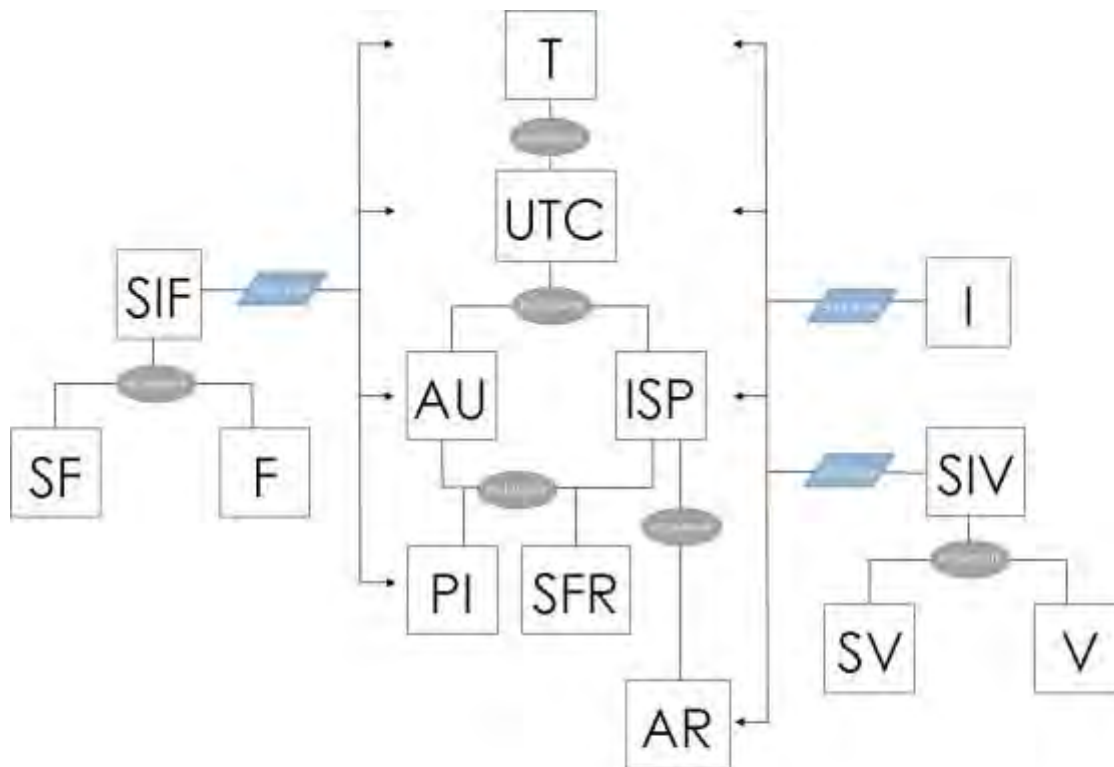
Una prima fase della ricerca ha comportato lo studio diretto sul campo del territorio con regesto fotografico e raccolta di strumenti attuali, quali il PPR (Piano Paesaggistico Regionale), il PTR (Piano Territoriale Regionale) della Regione Piemonte per individuare le peculiarità del territorio. In seguito si è operato con la ricerca delle fonti storiche. Questa fase di ricerca ha comportato la consultazione di documenti collocati in diversi archivi presenti sul territorio: AsTO (Archivio di Stato di Torino), AsGE (Archivio di Stato di Genova), ASC Ceva (Archivio Storico di Ceva), ASC Garessio (Archivio Storico di Garessio), ASC Ormea (Archivio Storico di Ormea). La ricerca di archivio è stata completata con documenti consultati nelle Biblioteche del territorio piemontese. I temi considerati sono stati: strade, ponti e sentieri; strade ferrate; illuminazione, poste e telegrafi; industria, agricoltura e commercio; acquedotti; statistica. I temi individuati sopra rappresentano la struttura dei layers di progetto del GIS. Questo metodo di definizione degli elementi da ricercare ha permesso un'organizzazione efficace del lavoro di ricerca e catalogazione dei dati acquisiti.



Rappresentazione dei principali insediamenti dell'alta val Tanaro fuori scala e fotografie, a partire dall'alto di: Ceva, Bagnasco e Mombasiglio, a cura dell'autrice

1.2. Il modello concettuale: rappresentazione del sistema territoriale

La costruzione del progetto GIS presuppone la progettazione del modello concettuale, quale punto di partenza per identificare le entità da rappresentare, le quali saranno descritte da attributi espresse mediante record di tabelle, tradotte dal software, in questo caso ArcGIS 9, in elementi geometrici georeferenziati.



T = territorio

UTC = unità territoriale comunale

AU = ambito Urbano

ISP = insediato sparso polarizzato

PI = patrimonio industriale e proto-industriale

SFR = strutture fortificate

AR = architettura rurale

I = idrografia

SIV = sistema viario

SV = strutture per la viabilità

V = viabilità

SIF = sistema ferroviario

SF = strutture per la ferrovia

F = ferrovia

Modello concettuale, elaborato dall'autrice.

2. Trasformazioni territoriali

2.1. Il periodo medievale

Nel periodo medievale, lo sviluppo territoriale ed economico della val Tanaro deve scontrarsi con le invasioni saracene. Nel 903 ci fu la prima incursione nella val Pesio. Dal 905, i Saraceni, raggiunsero la val Tanaro e arrivarono fino ad Alba distruggendola. Questo clima di terrore e incertezza si ebbe sino al 980, anno della definitiva cacciata degli invasori.

Il cristianesimo in Piemonte si diffuse relativamente tardi, partendo prima dalle città per poi estendersi anche nelle campagne. Sino alla fine del IV secolo non ci furono vescovi in Piemonte. La diocesi di Torino venne a costituirsi contemporaneamente a quelle di Asti e Alba, rimanendo immutate sino al termine del XIV secolo, quando venne costituita anche a Mondovì, 1388. L'alta val Tanaro si trovò divisa tra la diocesi di Alba e di Asti e successivamente rimase di pertinenza albese.

A livello territoriale, il potere era nelle mani dei Marchesi di Ceva, i quali riuscirono a controllare i possedimenti della valle, sino al 1559, anno di passaggio alla dominazione dei Savoia.

L'instaurarsi delle diocesi sul territorio portò alla costruzione sul territorio piemontese di abbazie e gli ordini, grazie anche a donazioni di signori, fondarono le *domus hospitales*³. Queste istituzioni ebbero un ruolo fondamentale per l'accoglienza dei pellegrini e nel corso dei secoli subirono modificazioni la loro funzione, da semplice ricovero per viandanti a elemosinaria.

La valle Tanaro, per la sua posizione geografica, fu interessata dalle guerre e dalle dominazioni che andarono a susseguirsi nel corso dei secoli. Le decisioni prese dai singoli signori e regnanti determinarono lo sviluppo o meno di infrastrutture sul territorio. I rapporti commerciali estesi con la Liguria contribuirono all'accrescimento dell'economia locale.

Scarse e frammentarie sono le fonti che si possono reperire su questo periodo storico per la valle Tanaro, soprattutto per la cartografia, a causa di incendi. Distrussero gli archivi e le fonti in essi contenuti.

2.2. Il periodo moderno

In val Tanaro nel XVIII secolo, il sistema viario era limitato e poco scorrevole. Fatta eccezione per la dorsale che percorreva la valle, le altre vie erano mulattiere o semplici sentieri. Le vie del mare permettevano di raggiungere la pianura o mettevano in comunicazione le valli dei due versanti: quelle che passavano per Viozene e per il Colle dei Termini giungevano in val Corsaglia, quelle da Carnino per il colle delle saline Roccaforte. Non erano strade agevoli, ma permettevano scambi e piccoli traffici che facilitavano l'autonomia degli abitanti delle valli. I prodotti più scambiati erano il sale e l'olio. La via per la riviera era percorsa dal traffico della valle e in più punti era adiacente al corso del fiume sul quale erano sistemati alcuni ponti e numerose passerelle in legno. Le strade a percorrenza su carri erano poche e di non uso frequente. La materia era la terra battuta, delimitate da staccionate o da muri a secco che impedivano agli animali di deviare il cammino e inoltrarsi nel coltivato. Nelle zone terrazzate le strade erano parallele alle fasce, collegando il borgo con le frazioni maggiori. Le mulattiere sul territorio erano sovente parallele o vicine ai corsi d'acqua e permettevano il transito del bestiame da soma carico di prodotti agricoli, caseari, legna e fieno, questo grazie alla scarsa pendenza del terreno. Fiancheggiando i prati le mulattiere erano in prossimità di alberi da frutta, soprattutto ciliegi e noci, utili durante la stagione invernale per l'orientamento quando il terreno era coperto di neve. La rete viaria era tenuta in ottimo stato dagli abitanti che provvedevano alla manutenzione delle strade. Si ricordano le strade del bulgu e trevi, stretti vicoli delimitati dalle case⁴.

La politica stradale napoleonica non trascurò le strade secondarie, di cui si curò molto la manutenzione valorizzando la vecchia rete esistente. Rientrati a Torino nel primo biennio della Restaurazione, i Savoia tornarono ai vecchi usi e costumi dell'ancien regime, tale da provocare la liquidazione dell'organizzazione edificata dai francesi nel settore stradale. Nel periodo dell'occupazione francese, il settore era stato amministrato da una Direzione Generale posta alle dipendenze del Ministero dell'Interno e da un referendario con sede a Parigi. Con Patenti 12 luglio 1814, venne ristabilita la Conservazione generale delle strade, preesistente all'occupazione francese. Le Costituzioni del 1770, il regolamento annesso alle Patenti 11 settembre 1771 e 4 aprile 1786 e alcune disposizioni particolari, dovevano regolare il funzionamento del settore sino al 1817. Costruzione, restauro e mantenimento dei ponti e strade erano a carico della comunità nel cui territorio si trovavano compresi e le comunità stesse vi provvedevano, isolatamente o riunite in consorzio dello Stato. Gli intendenti, nelle rispettive provincie, erano i conservatori delle strade sotto la Direzione e gli ordini della

³ E. Lusso, *Domus hospitales, Ricoveri per viandanti e poveri nei territori subalpini e percorsi dalla strada di Francia (secoli XI-XV)*, Cercenasco, Marco Valerio Editore, 2010.

⁴ S. Pelazza, F. Bongiovanni, *Viaggio nel 1794*, Savona, Lions Club Nava Alpi Marittime, 1994, pp. 33-36.

Conservatoria generale. Nel 1816 si compì il passo più importante: vennero assunti degli ingegneri civili aggregati, in un primo tempo, al Genio militare e più tardi si organizzò nel Real Corpo del genio civile, alle dipendenze del Ministero dell'Interno. L'organizzazione del settore tra il 1816-17 venne completata mediante l'istituzione di un Consiglio superiore e di un Congresso permanente di ponti, acque, strade e selve. Nessun lavoro poteva essere iniziato senza l'autorizzazione dell'intendente generale che dirigeva tutti i progetti, piani e visite. L'intendente generale proponeva i piani al Congresso permanente, presieduto dal direttore del Genio civile, due ufficiali del genio militare, due del civile e dal primo segretario dell'intendente generale. Sui progetti presentati veniva espresso un voto consultivo. Nel 19 maggio 1817 si andavano a definire le nomenclature delle strade: strade reali (a carico dello Stato) dalla capitale andavano direttamente all'estero, di uso per il commercio marittimo o con l'estero, quelle che interessavano lo Stato rispetto alle relazioni militari; strade provinciali (a carico della provincia): andavano direttamente da una città dello Stato all'altra e facevano parte delle rotte postali; strade comunali (a carico del comune): andavano direttamente da una città o da un comune ad un altro; si diramavano da strade reali o provinciali servendo da comunicazione alla città o al comune vicino; strade private: potevano essere d'uno o più possessori o gravate da servitù per essere di uso pubblico. Nel 1817 furono sette le strade che entrarono a far parte della prima categoria: di Milano, di Piacenza, di Francia, di Genova, del Sempione, di Nizza, di Fenestrelle. Nel 1825 si aggiunsero quelle di Ginevra di Levante. La classificazione delle strade provinciali, invece, venne portata a termine solo nel 1824. Le strade erano divise secondo le competenze amministrative. La condizione delle strade però era tutt'altro che benevola, quando iniziò la classificazione nel 1814, molte di esse erano in condizioni disastrose, anche quelle che avrebbero dovuto essere provinciali o reali. Alcuni collegamenti erano stati realizzati solo parzialmente, i ponti ancora provvisori in legno. Nel 1816 si perse parte del patrimonio stradale per scarsa gestione di manutenzione delle strade. Con il regno di Carlo Felice si cercò di conservare quello che c'era, senza portare nuovi tracciati. Sotto il regno di Carlo Alberto si dovette affrontare il problema di adeguamento delle strade alle nuove esigenze e alle classificazioni richieste. Durante questo periodo il sistema stradale sabauda compì dei passi importanti. Il governo continuò la politica per curare il Cenisio, ma le tecniche per la costruzione delle strade si erano trasformate, permettendo di usare nuovi materiali e tecniche costruttive. Nel settore stradale venne riformata l'organizzazione del Genio Civile, economizzando sulla spesa del personale, mediante una contrazione del numero di addetti. Nel 1825 andava a riorganizzarsi il Genio civile, inquadrandolo nell'ambito dell'Azienda economica dell'interno. Negli anni seguiti alla riforma del genio civile ci furono delle grandi innovazioni per la costruzione delle strade. Si prese a modello la Francia che utilizzava un sistema di fondazioni ereditato dall'ingegneria romana. I metodi passarono, quindi, all'ingegneria sabauda⁵. Nel 1837 arrivò il progetto della linea ferroviaria Venezia – Milano, con l'intento, da parte dell'Austria, di avere un porto in sostituzione di quello di Genova. Nel 1844, con le Regie Lettere Patenti del 18 luglio, la rete ferroviaria sabauda realizzava le due direttrici antiaustriache: la Torino-Genova e la Genova-Lago Maggiore che costituivano anche due direttrici importanti per i futuri collegamenti con la penisola e l'Europa. In questi anni si ebbe la grande rivoluzione dei trasporti, collegata a quella industriale iniziata dall'Inghilterra qualche decennio prima. I rapporti internazionali andavano delineandosi, si iniziava a riconquistare grandezza nei rapporti con l'Asia, le Indie. Negli anni '30 dell'Ottocento la Francia era stata la prima a collegarsi attraverso il trasporto navale, periodicamente, con Costantinopoli ed Alessandria partendo da Marsiglia. La guerra però tardò la costruzione della linea ferroviaria sabauda. Successivamente, gli uomini che gestivano l'azione del governo nel settore delle comunicazioni accordavano il maggior

⁵ G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861*, Torino, Museo Nazionale del Risorgimento, 1961.

Bibliografia

- L. Cajo, *Accertamenti dinastici sui primi marchesi di Ceva in Ceva e il suo marchesato, Nascita e primi sviluppi di una signoria territoriale*, in “Bollettino della Società per gli studi storici archeologici ed artistici della provincia di Cuneo”, 146, 2012.
- G. Comino (a cura di), *Descrizione della Provincia di Mondovì: relazione dell'intendente Corvesy, 1753*, Mondovì, Centro Studi Monregalese, Società per gli studi Storici Archeologici ed Artistici della Provincia di Cuneo, 2003.
- G. Guderzo, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861*, Torino, Museo Nazionale del Risorgimento, 1961.
- E. Lusso, *Domus hospitales, Ricoveri per viandanti e poveri nei territori subalpini e percorsi dalla strada di Francia (secoli XI-XV)*, Cercenasco, Marco Valerio Ed., 2010.
- L. Mamino, *Atlante dell'edilizia montana nelle valli del cuneese, Vol. 3 La Valle Tanaro (Alta Valle Mongia, Tanaro, Valle Negroia)*, Santuario di Vicoforte, Società per gli studi storici, archeologici ed artistici della Provincia di Cuneo, 2004.
- S. Pelazza, F. Bongiovanni, *Viaggio nel 1794*, Savona, Lions Club Nava Alpi Marittime, 1994.
- P. P. R., *Scheda d'ambito 62, alta valle Tanaro e Cebano*, Regione Piemonte, 2009.
- V. Quitadamo, *Trasformazione degli insediamenti dell'Alta Val Tanaro e gestione dati su piattaforma GIS*, Rel. Prof.ssa Chiara Devoti, Prof. Fulvio Rinaudo, Scuola di Specializzazione in Beni Architettonici e del Paesaggio, Politecnico di Torino, 2015.
- R. Rao, *Ceva, i suoi marchesi e gli Angiò, in Ceva e il suo marchesato, Nascita e primi sviluppi di una signoria territoriale*, in “Bollettino della Società per gli studi storici archeologici ed artistici della provincia di Cuneo”, 146, 2012.

I percorsi antichi e l'organizzazione del territorio nella locride meridionale attraverso fonti documentali ed archeologia: il settore tra le fiumare La Verde e Bruzzano

Gianluca Sapio

Rosarno – Italia

Parole chiave: Percorsi e contesti nella locride meridionale.

La costa ionica calabrese meridionale ha caratteristiche fisiche uniformi, soprattutto nella fascia costiera e fino alle prime alture pre asprmontane; di origine alluvionale, pleistocenica e pliocenica, esse sono composte da argille, sabbie e marne, e soggette a fenomeni di erosione e dilavamento. Anche i corsi d'acqua, le fiumare, hanno letti molto ampi e ricchi di detriti ed un regime idrico fortemente incostante, che, soprattutto nei mesi autunnali e invernali, causa violente alluvioni.



Stralcio della Carta dei possedimenti dei Principi Carafa (Fuda 1995, Tav. VI): la “Punta d’Ancona”

Questi caratteri fisici hanno condizionato in passato le scelte insediative e la realizzazione di infrastrutture e vie di comunicazione. Il caso qui trattato è parte di un più ampio lavoro di ricerca multidisciplinare, effettuato da chi scrive nel territorio locrese, su una trincea territoriale tra i bacini di due fiumare: Bruzzano e La Verde¹. In passato gli studi su questo territorio non hanno avuto carattere di organicità e interdisciplinarietà, si sono soprattutto basati sull'interpretazione di alcuni passi letterari antichi, nei quali, tra le due suddette fiumare, veniva menzionato un luogo di approdo importante, sfruttato in età arcaica (fine VIII sec. a.C.) dai coloni provenienti dalle Locridi greche e fondatori del centro magnogreco di Locri Epizefiri². Anche nei documenti di età post antica³, il tratto di costa compreso tra le fiumare La Verde e Bruzzano corrispondente a Capo Bruzzano, viene indicato come punto ideale per l'approdo; un luogo dove l'affioramento di rocce arenarie, in una costa per il resto bassa e sabbiosa, crea immediatamente a nord del Capo un angolo protetto e le condizioni ideali per lo sbarco⁴. Consultando la toponomastica e la cartografia storica si è scoperto come uno dei vecchi nomi del Capo Bruzzano fosse “Punta d’Ancona”, traslitterato nella cartografia

¹ Settore con un'ampiezza di circa 30 kmq, compreso nei comuni di Bianco e Brancaleone marina (R. Calabria).

² Strabo, *Geog.*, VI, 1, 7. “Capo Zefirio”, protetto dai venti occidentali.

³ G. Schmiedt, *Antichi porti d'Italia. Gli scali fenicio-punici, i porti della Magna Grecia*, Firenze, IGM, 1975, p. 113.

⁴ La rada a nord di Capo Bruzzano è compresa entro la foce della fiumara la Verde.

attuale in “L’Angona”⁵. Questo termine deriva da una tradizione greca (dal termine *Ankòn*) e probabilmente fino almeno ad età bizantina fu il nome della località, esso è certamente riferito alle caratteristiche fisiche del luogo: una rada profonda, ideale come scalo per la navigazione. Anche tra i documenti del Catasto angioino, nella seconda metà del XIII secolo si parla di un “... *portus et maritime Bruzzani* ...”⁶. Ma l’interesse strategico di Capo Bruzzano non ebbe sempre continuità nel tempo; in età romana medio e tardo imperiale, infatti, negli *Itineraria* più importanti non esiste più un riferimento allo scalo marittimo presso il capo, ed anzi, nell’*Itinerarium Antonini*, la stazione di sosta di *Altanum* il cui significato si accosta al “luogo protetto dai venti occidentali” menzionato nelle fonti antiche⁷, viene collocata più a nord, nei pressi della villa di località Palazzi di Casignana⁸, ciò testimonia probabilmente l’abbandono in quella fase del punto di scalo antico. Alla luce dei dati provenienti dalle ricognizioni sul campo, la soluzione di continuità nella tradizione topografica e, quindi, la decadenza dello scalo di Capo Bruzzano appaiono legate alla trasformazione dell’economia agricola.

A partire almeno dal I sec a.C. decade la piccola proprietà terriera e si formano i latifondi; non sono più necessari, quindi, punti di approdo funzionali al trasporto di merci provenienti da piccole fattorie disseminate sul territorio, in quanto i prodotti del latifondo vengono probabilmente trasferiti in grandi centri di stoccaggio nei pressi della villa del *dominus* e da qui smerciati, anche via mare.

Ad ogni modo, sia lo scalo presso Capo Bruzzano, sia le ville di età romana imperiale come quella di Palazzi di Casignana, si trovano lungo il principale asse di percorrenza antico e post antico; esso correva parallelo alla costa con un tracciato pedecollinare che, date le caratteristiche fisiche prima descritte, offriva maggiori garanzie di stabilità fisica. Questo percorso di attraversamento longitudinale era già stato ipotizzato in passato da G. Givigliano ed identificato per grandi tratti con la cosiddetta “via del Dromo”, ancora oggi ben rintracciabile tra Locri e Siderno. Questa arteria, parallela alla costa tra le fiumare La Verde e Bruzzano, doveva spostarsi verso l’interno all’altezza di Ferruzzano, dal momento che, le alture rocciose di Capo Bruzzano rendevano difficoltoso il passaggio. Dall’analisi della fotografia aerea, appare evidente sull’altura di Ferruzzano, la presenza di anomalie antropiche pertinenti ad un antico tracciato passante oggi per un’area di fitto bosco (Bosco di Rudinà); una verifica, mediante *survey*, ha permesso di documentare come la strada sia stata realizzata con grande cura, in gran parte intagliando il banco roccioso di arenarie ed in parte mettendo in opera una sistemazione di basoli. Un grosso limite deriva dal non aver trovato nessun elemento datante connesso direttamente al tracciato, anche se già in passato alcuni tratti della strada erano stati attribuiti all’età romana⁹.

Di grande aiuto per un’ipotesi di inquadramento cronologico sono stati invece i dati topografici ed archeologici raccolti, che indicano come la strada fosse in relazione con tutta una serie di altri siti ed evidenze individuati sul territorio.

Una serie di strutture di palmento ricavate in noduli rocciosi costituisce la testimonianza più macroscopica di una produzione vitivinicola che, almeno fino a età tardo antica dovette caratterizzare le campagne di Ferruzzano; i palmenti si trovano distribuiti tutti nei pressi della via di attraversamento longitudinale e di alcuni percorsi di crinale ad essa connessi.

⁵ Il toponimo “Punta d’Ancona” è nelle carte dei possedimenti dei Principi Carafa di Roccella (1771), il toponimo “L’Angona” si legge nel quadrante IGM, in scala 1.25.000, Foglio 603, sezione III – BIANCO.

⁶ R. Filngieri *et al.*, *Ricostruzione dei Registri della Cancelleria Angioina*, Napoli, Accademia Pontaniana, 1953, p. 177.

⁷ G. Givigliano, «Percorsi e strade», in *Storia della Calabria antica, II*, a cura di S. Settis, Roma-Reggio C., Gangemi, 1994, p. 323.

⁸ M. Cardosa, «La storia della villa», in *La villa romana di Palazzi di Casignana. Guida archeologica*, a cura di C. Sabbione, Gioiosa Ionica, Corab, 2007, p. 35.

⁹ E. Andronico, «La viabilità in età romana in Calabria», in *Lo stretto di Messina nell’antichità*, a cura di P. Ghedini *et al.*, Roma, Gangemi, 2005, p. 193.

Questo dato topografico ricavato dalle ricognizioni da me effettuate costituisce una conferma dell'antichità del tracciato viario e dell'importanza che esso aveva per l'economia del luogo. Anche molti dei siti rurali individuati, soprattutto quelli riferibili all'età romana imperiale (tra il I ed il V secolo), si collocano lungo lo stesso tracciato.

Capo Bruzzano ed il suo scalo per il I sec a.C. non hanno restituito evidenze a fronte di una intensa frequentazione compresa almeno tra il V ed il II secolo a.C. Ciò sarebbe forse una ulteriore conferma di come, per l'età romana imperiale e tardo imperiale le attività produttive privilegiassero un territorio servito da una strada di attraversamento ben costruita, prescindendo da uno scalo marittimo che invece per tutta l'età classica era stato un importante riferimento commerciale.



Brancaleone nel 1601, stralcio da Bibl. Riccardiana (Firenze), Ricc. 1978, f.41r.



La "proto motta" a Serro Schiavone.

Anche per l'età tardo antica ed alto medievale, la continuità d'uso del tracciato stradale è confermata da una serie di chiesette rurali di rito bizantino, le cui testimonianze, sia materiali che attraverso le fonti documentali e la toponomastica, si collocano lungo il tragitto. In alcuni casi¹⁰, i resti degli edifici sacri sono stati inglobati in casolari moderni che ne hanno preservato parzialmente le strutture. Seguendo la distribuzione delle chiesette, che dovevano costituire anche importanti punti di sosta, ci si accorge di come, a sud della fiumara Bruzzano, il tracciato della via risalisse fino a raggiungere, verso Bova, le alture pre aspromontane distanziandosi ulteriormente dalla costa più accidentata, ma prediligendo ancora il percorso più stabile e breve.

È a mio avviso probabile che questo fosse il tracciato antico, lo documenterebbero alcuni recenti rinvenimenti archeologici e le tradizioni toponomastiche di alcuni luoghi di culto d'età medievale che costituirebbero il relitto di termini menzionati nelle fonti antiche¹¹. Un cambiamento importante nell'assetto territoriale di questa zona avvenne con l'età normanna, dopo la metà del X secolo. Il crescente pericolo di incursioni dal mare rendeva gli abitati e le campagne coltivate insicuri, per questo motivo il tracciato stradale antico venne abbandonato a vantaggio di una via di percorrenza più interna, nei pressi di una serie di siti fortificati. Con l'avvento normanno, si afferma anche qui il tipo di fortificazione a "motta"; i nuovi abitati (Motticella, Precacore, Bruzzano, Brancaleone) sorgono arroccati attorno alla fortificazione collocata sempre in luoghi naturalmente difesi. Dall'analisi di immagini aeree e con una serie di ricognizioni sul campo mi è stato possibile individuare, immediatamente al di sopra del "nuovo" percorso di attraversamento più interno, nei pressi del medio corso della fiumara La Verde, due esempi di "proto motta" nelle località Serro Schiavone e Precacore. Ritrovamenti

¹⁰ D. Minuto, S.M. Venoso, «La chiesa di S. Fantino presso Motticella di Bruzzano (Prov. di Reggio Calabria)», in *Nea Romè*, 8, 2011, pp. 75-106.

¹¹ Nel termine di S. Maria dell'Alica resterebbe il relitto del termine greco "Halex" ovvero il nome del fiume citato da Strabone (*Geog.*, VI, 1, 8) come confine tra *Rhegion* e *Locri Epizefiri*.

di questo tipo non sono usuali dal momento che i fenomeni di incastellamento successivi all'età normanna hanno quasi sempre obliterato le fasi più antiche delle fortificazioni. Nel caso di Serro Schiavone forse una fessurazione della roccia, con conseguente sfaldamento della cisterna, fondamentale per la sussistenza della guarnigione, deve aver determinato un abbandono prematuro del sito così che, senza sovrapposizioni successive, si sono potute mantenere intatte le testimonianze materiali della primitiva fortificazione normanna.

Il nucleo roccioso (circa 640 m s.l.m.) è stato spianato sulla sommità per permettere la realizzazione di una cisterna, incavata direttamente nella roccia ed evidente anche attraverso anomalie del terreno da immagine aerea. Altri due livelli completavano la proto motta: uno sommitale realizzato con travi lignee utile alle operazioni di vedetta, ed un ambiente riparato dai venti, sul lato interno del pendio, presso il quale sono stati ritrovati gli unici frammenti di reperti per la conservazione del cibo (XI-XII secc.). L'organizzazione di età normanna ha lasciato nel territorio diverse testimonianze, non solo archeologiche, e toponomastiche, ma anche indirettamente attraverso una serie di episodi riportati nella "Ricostruzione del Catasto Angioino", in particolare la circostanza che re Carlo d'Angiò, tra il 1283 ed il 1284 scelse proprio il castello di Bruzzano per insediarsi temporaneamente e controllare direttamente le rivolte ed i malumori che in quegli anni turbavano quella parte del suo regno¹².

Viene anche riportato il ricevimento, datato 15 ottobre 1283, di Guglielmo d'Antiochia, inviato del sovrano d'Armenia. È probabile che tale episodio avvenne proprio nel castello di Bruzzano, infatti ancora oggi, i ruderi del vecchio maniero nel borgo ormai in abbandono sono chiamati "Castello degli Armeni"¹³.

Bruzzano era ormai divenuta il centro di riferimento principale; era protetta verso l'interno da una serie di fortificazioni e motte, che rendevano anche più sicura la via di attraversamento verso Reggio, e poteva disporre nelle vicinanze di un punto di scalo importante come quello di Capo Bruzzano. Nei secoli successivi, con l'affermarsi di Bruzzano acquista importanza la vallata della fiumara omonima e si perde definitivamente la memoria delle tradizioni e dell'onomastica antica che evidenziavano come l'area di approdo fosse nella rada a nord del capo, affacciata sulla foce della fiumara La Verde. Anche per la costruzione della torre di avvistamento presso il Capo Bruzzano, nella metà del '500, si trascurò l'antica topografia, orientata a nord verso il punto di più facile accesso, privilegiando, verso sud, una rupe accidentata, ma ben collegata ad un percorso che, lungo il crinale, la collegava direttamente con Bruzzano, ormai centro principale della zona¹⁴.

Bibliografia

E. Andronico, «La viabilità in età romana in Calabria», in *Lo stretto di Messina nell'antichità*, a cura di P. Ghedini *et al.*, Roma, Gangemi, 2005, pp. 195-203.

M. Cardoso, «La storia della villa», in *La villa romana di Palazzi di Casignana. Guida archeologica*, a cura di C. Sabbione, Gioiosa Ionica, Corab, 2007, pp. 35-36.

V. Cataldo, *La frontiera di pietra. Torri, uomini e pirati nella Calabria moderna*, Napoli, Ed. Scientifiche Italiane, 2014.

R. Filangeri *et al.*, *Ricostruzione dei Registri della Cancelleria Angioina*, Napoli, Accademia Pontaniana, 1953 e 1979.

¹² R. Filangeri *et al.*, *Ricostruzione dei Registri della Cancelleria Angioina*, Napoli, Accademia Pontaniana, 1979, pp. 259-378.

¹³ Nelle carte dei Principi Carafa di Roccella (1771) il toponimo è "Rocca dell'Armenio", cfr. R. Fuda, *Formazione ed immagine di uno stato feudale; le carte topografiche dei feudi di V.M. Carafa, VIII principe di Roccella*, Gioiosa Ionica, Corab 1995, Tav. VI.

¹⁴ V. Cataldo, *La frontiera di pietra. Torri, uomini e pirati nella Calabria moderna*, Napoli, Ed. Scientifiche Italiane, 2014, pp. 178-185.

- R. Fuda, *Formazione ed immagine di uno stato feudale; le carte topografiche dei feudi di V.M. Carafa, VIII principe di Roccella*, Gioiosa Ionica, Corab 1995.
- G. Givigliano, *Sistemi di comunicazione e topografia degli insediamenti di età greca nella Brettia (Calabria)*, Cosenza, Il Gruppo, 1978.
- D. Minuto, S.M. Venoso, «La chiesa di S. Fantino presso Motticella di Bruzzano (Prov. di Reggio Calabria)», in *Nea Romè*, 8, 2011, pp. 75-106.

Luni, Lucca e l'Appennino nel Medioevo: ospedali e strade tra città e montagna

Massimo Dadà

Antonio Fornaciari

Università di Sassari – Sassari – Italia

Parole chiave: Luni, Lucca, Lunigiana, Garfagnana, Ospedali, Medioevo, Archeologia, Mobilità.

1. Introduzione: archeologia della mobilità e ambito geografico

L'uomo medievale era per eccellenza un *homo viator*. Tuttavia se le ragioni che mettevano l'uomo in cammino sono sostanzialmente individuabili nelle tre fondamentali attività del pellegrinaggio religioso, della mercatura e della spedizione militare, dobbiamo ammettere che al di fuori di queste tre categorie ci sono i molti che si spostavano quotidianamente, saltuariamente o anche poche volte nella vita, per varie esigenze concrete, ci sono i pastori nella transumanza (verticale e orizzontale) e nel pascolo vagante, i fedeli verso luoghi di culto locali, i contrabbandieri, gli emarginati. Una complessità che sbaglieremmo nel continuare a sottostimare: le strade sono solo uno dei modi per muoversi, e la rete stradale rintracciabile (ovvero solitamente le direttrici più importanti) esclude molti luoghi di spostamento, dove circolano persone, animali, oggetti, idee. In questo contributo, dunque, cercheremo di praticare un'archeologia della mobilità, soprattutto nella consapevolezza che gli elementi da noi analizzati, ospedali e in seconda battuta monasteri, rappresentano solo un tassello, da inserire in una riflessione più ampia e più articolata. Luni e Lucca sono due città medievali

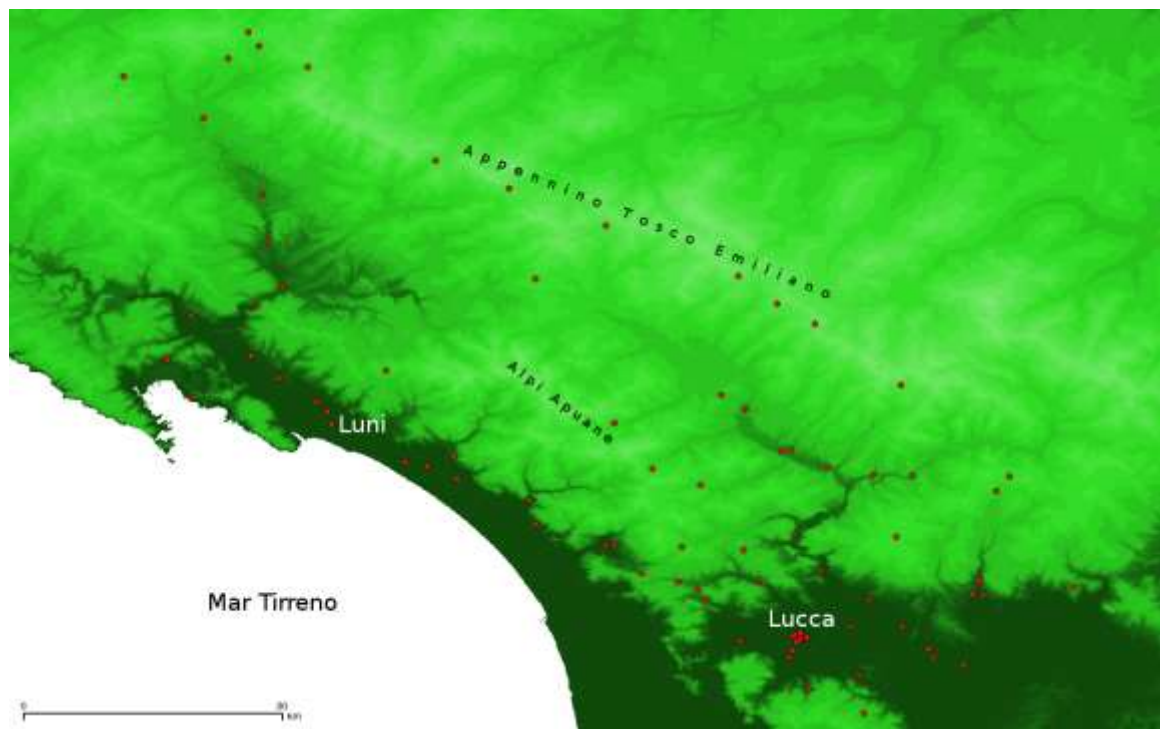


Fig. 1: DTM a 20 m con l'ubicazione degli ospedali medievali fino al XIII secolo

segnate profondamente dalla vicinanza dell'Appennino, delle sue strade e dei suoi valichi. Situate entrambe allo sbocco di valli fluviali che penetrano a fondo la catena e che costituiscono naturali direttrici da e per l'Italia settentrionale, data la loro vicinanza hanno intessuto nei secoli un intenso rapporto di reciprocità "stradale", rappresentando, con le loro

specificità, due nodi stradali di grande rilevanza: Luni anche per la sua ubicazione marittima, Lucca per la sua funzione di collettore di vie terrestri e fluviali. L'ambito geografico è quindi dato dai territori delle due città nel Medioevo, che abbiamo identificato con l'estensione delle diocesi, togliendo nel caso di Lucca le *enclave* meridionali situate a sud dell'Arno. L'ambito cronologico è invece esteso fino a tutto il XIII secolo, con lo scopo precipuo di comprendere un periodo nel quale le fonti scritte ci restituiscono più compiutamente il fenomeno ospedaliero (fig. 1).

2. Le città

2.1. Luni

Colonia romana fondata nel 177 a.C. presso la foce del fiume Magra, con funzioni inizialmente più militari che commerciali, Luni ben presto diviene un prospero centro urbano in cui lo sfruttamento delle cave apuane si affianca alle attività agricole e commerciali, diventando poi la principale attività economica a partire dall'età augustea. Luni rimane poi un caposaldo bizantino nella provincia Maritima Italarum dopo l'invasione dei Longobardi nel 569, e viene conquistata da Rotari solo attorno al 643. Pur nella estrema rarità di fonti scritte per l'alto Medioevo, percepiamo un perdurante carattere urbano testimoniato a varie riprese, anche da recenti scavi archeologici¹, fino a quando alla fine del X secolo vediamo comparire la via Francigena, per la quale Luni costituisce una tappa importante e ricorrente. Non è superfluo ricordare che ne rappresenta anche l'unica città direttamente sul mare, dalla Manica a Roma: in questo senso Luni deve essere intesa come un fondamentale "centro di interscambio" tra costa e interno, tra Appennino e mare.

Tuttavia Luni è spesso indicata, complice il celebre passo nel XVI canto del Paradiso, come la città abbandonata per antonomasia, cosa che non ha facilitato una particolare attenzione su quelle fasi medievali che l'hanno vista centro ancora vitale e popoloso fino almeno a tutto l'XI secolo². Dal XII secolo vediamo invece definitivamente scemare i caratteri più propriamente urbani (ad esempio presenza di ceramiche di importazione, peso demografico e residenza del vescovo) e non vediamo nel contempo emergere fenomeni nuovi caratteristici delle realtà urbane contemporanee (l'affermarsi dei comuni innanzitutto). Il trasferimento formale della sede vescovile a Sarzana nel 1204 sembra dunque prendere atto di una realtà già determinata nei fatti.

2.1. Lucca

Lucca venne fondata nel 180 a.C., pochi anni prima di Luni, come colonia di diritto latino nell'ambito delle guerre contro i Liguri Apuani. La città sorse al centro della pianura alluvionale formata dal fiume Serchio, ai piedi dell'Appennino e non lontano dalla costa, in una posizione strategica per il controllo della viabilità della regione. Collegata con Luni da un prolungamento della via Cassia proveniente da Florentia, e poi con Pisa attraverso la bassa val di Serchio, Lucca in età tardo-antica mantenne una propria vitalità legata alla funzione strategica di piazzaforte militare, sede di una fabbrica d'armi in età costantiniana, e caratterizzata dalla presenza della solida cinta muraria³.

Superate le asperità della guerra greco-gotica, con l'avvento del dominio longobardo e grazie alla posizione strategica di collegamento tra Toscana e *Longobardia maior*, Lucca divenne sede di Ducato e quindi, in età carolingio-ottoniana, residenza privilegiata dei marchesi di

¹ *Città antica di Luni. Lavori in corso 2*, a cura di A.M. Durante, Genova, Fratelli Frilli Editori, 2010.

² M. Dadà, «Urbs an civitas. Percorsi tra Populonia e Luni nell'alto Medioevo», in *Materiali per Populonia 8*, F. Ghizzani Marcia, C. Megali eds., Pisa, ETS, 2009.

³ G. Ciampoltrini, *La città di San Frediano. Lucca fra VI e VII secolo: un itinerario archeologico*, Bientina 2011.

Toscana, guadagnando così un ruolo di preminenza politica nella Tuscia altomedievale. Lucca acquisì precocemente la funzione di nodo viario sul cammino per Roma, funzione che si consoliderà con l'affermarsi della viabilità Francigena, quando la città divenne tappa imprescindibile anche grazie al culto del Volto Santo, la scultura-reliquiario acheropita che secondo la leggenda sarebbe arrivata a Lucca dopo essere approdata miracolosamente nel porto di Luni. Oltre alle vie terrestri Lucca beneficiava di una fitta rete di collegamenti fluviali e lacustri sia in area versiliese, attraverso il sistema del Massaciuccoli, sia nella porzione orientale e meridionale della piana lucchese per mezzo di canali collegati al Serchio e al bacino del lago di Sesto. Significativa appare inoltre la fondazione nell'XI secolo del grande ospedale di Altopascio, sede di un importante ordine religioso interamente dedicato all'assistenza viaria ed al mantenimento delle infrastrutture stradali. Della posizione strategica della città come nodo itinerario di cerniera tra area padana e peninsulare beneficeranno precocemente le attività mercantili sviluppatesi in seno al Comune lucchese, attestato a partire dal 1119, che si farà fautore di un'attenta politica stradale nel mantenimento delle infrastrutture e nella stipula di accordi con altri organismi comunali toscani ed emiliani⁴.

3. Gli ospedali e i monasteri: sistema informativo territoriale e analisi spaziali

Lo studio della mobilità in ampie aree risulta particolarmente complesso poiché una grande quantità di fattori condizionano la ricerca, dalla disomogenea conservazione della documentazione archivistica nella diacronia alla difficile datazione delle testimonianze materiali. Pur non volendo aggirare questa complessità, l'obiettivo di questo contributo è quello di valutare un primo elemento del paesaggio strettamente connesso alla viabilità: la presenza di infrastrutture di supporto stradale, ospedali e monasteri.

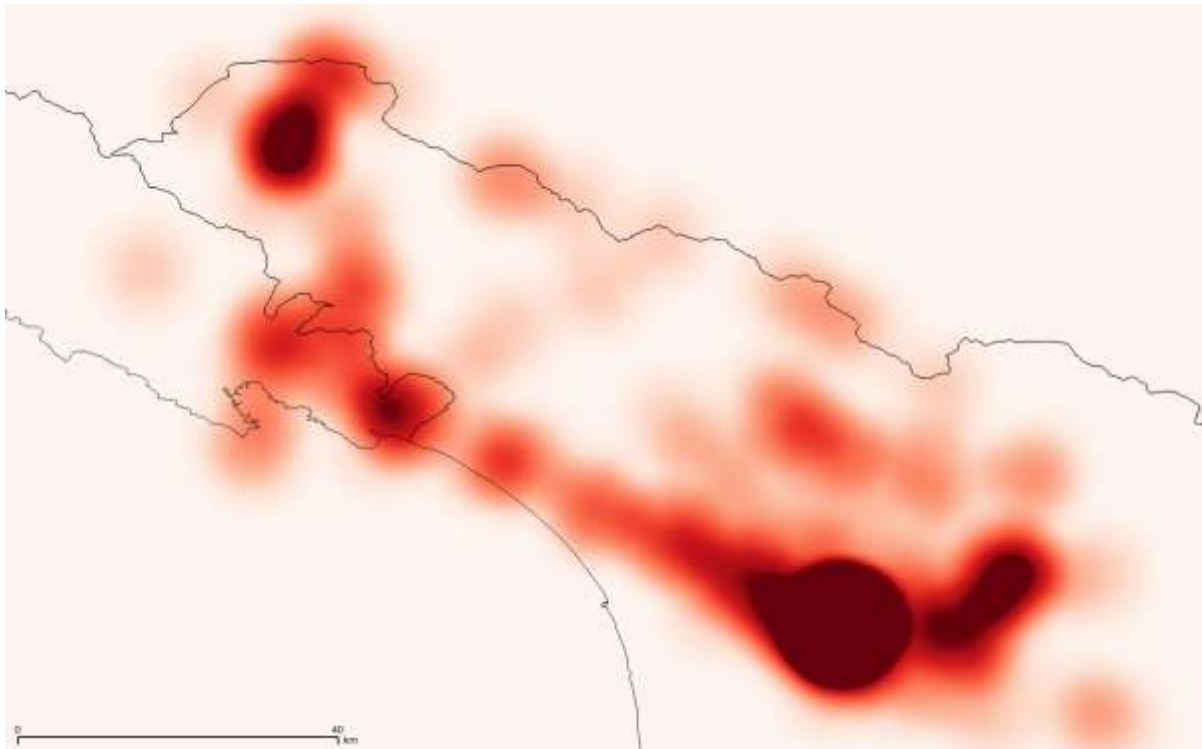


Fig. 2: *Mappa di concentrazione (heatmap) di ospedali e monasteri fino al XIII secolo (raggio 0,08 gradi, valore massimo 5)*

⁴ T. Szabò, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna, 1991; J. A. Quirós Castillo J.A. ed., *L'ospedale di Tea e l'archeologia delle strade nella Valle del Serchio*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2000.

A tal proposito occorre rilevare che il legame di questi ultimi con la mobilità è più evidente, ed in alcuni casi davvero totalizzante, soprattutto fino al X secolo, mentre successivamente assistiamo ad una certa variabilità che consiglia verifiche caso per caso⁵.

Dobbiamo tuttavia specificare che il fenomeno ospedaliero (e monastico) può essere diagnostico di una viabilità di media e lunga percorrenza, mentre assai poco ci può dire, ad esempio, sugli spostamenti dei pastori, che invece avevano una propria rete di accoglienza nelle “mandrie”, o dei contadini tra centri abitati e campagna. In poche parole, ci parlano della viabilità e delle strade, ma non compiutamente della mobilità in un territorio.

Gli ospedali sono stati inseriti in un sistema informativo territoriale (software QGIS) indicando alcune informazioni funzionali ad una prima semplice analisi, che potesse anche indirizzare successivi approfondimenti. Purtroppo abbiamo dovuto prendere atto di come la cronologia iniziale, quasi sempre un *terminus ante quem*, sia strettamente connessa per lungo tempo alla “casualità” della conservazione documentale. Solo dal XIII secolo, infatti, possiamo ragionevolmente ritenere che la documentazione archivistica restituisca quasi tutti gli ospedali esistenti, anche se magari fondati molto tempo prima. Per tale motivo, in attesa di verifiche puntuali, abbiamo scelto di non applicare scansioni cronologiche definite, bensì di analizzare per il momento il fenomeno nell’insieme, dal VI al XIII secolo.

Le analisi spaziali, nelle quali gli ospedali sono stati trattati sia separatamente, sia affiancandoli ai monasteri, hanno riguardato la disposizione in gruppi (*cluster analysis*) attraverso mappe di concentrazioni (*heatmaps*), la collocazione puntuale con una valutazione di esposizione e pendenza dei versanti (*aspect e slope*), nonché la posizione altimetrica anche in rapporto ai passi di riferimento.

La *heatmap* mette chiaramente a fuoco una concentrazione di ospedali e monasteri lungo la direttrice Lucca-Luni-Pontremoli, con la presenza di due aree “calde”, in primo luogo la città di Lucca, in secondo luogo Pontremoli. Si evidenziano anche con chiarezza alcuni vuoti, in corrispondenza della catena delle Apuane, nell’alta valle del Serchio e nella val di Vara (fig. 2). Il grafico a dispersione con l’incrocio dei dati cronologici e di altitudine fa emergere alcune differenze tra Luni e Lucca. In Lunigiana si evidenzia una netta bipartizione nella collocazione altimetrica di ospedali e monasteri: la fascia tra 250 e 750 m è occupata solo da un monastero, Monte dei Bianchi, significativamente unico *Eigenkloster* vero e proprio nella diocesi di Luni⁶. Occorrerebbe dunque anche chiedersi da quali soggetti venisse esercitata l’accoglienza alle quote intermedie, certamente più interessate da comuni insediamenti. In Lucchesia invece ci sono ospedali sia a quote sensibilmente più elevate (conseguenza di passi più alti), sia a quote collinari, mentre mancano completamente monasteri noti di alta quota.

Le quote degli attraversamenti Appenninici salgono costantemente seguendo lo spartiacque da Ovest ad Est, il rapporto con la posizione degli ospedali non è costante, né univoco, anche se può essere notata una leggera tendenza di questi ultimi ad avvicinarsi alle quote di passo nelle aree più marcatamente montane, mentre la distanza planimetrica, assai variabile, dovrà essere meglio definita attraverso l’effettivo svolgersi del percorso viario (fig. 3).

Complessivamente vediamo una forte concentrazione di ospedali e monasteri nella fascia altimetrica di pianura e fondovalle: la città di Lucca contribuisce fortemente a questo dato, ma non in modo decisivo (fig. 4).

⁵ M. Dadà, *Archeologia dei Monasteri in Lunigiana. Documenti e cultura materiale dalle origini al XII secolo*, Pisa, Pisa University Press, 2012, pp. 182-186.

⁶ Ivi, pp. 125-136.

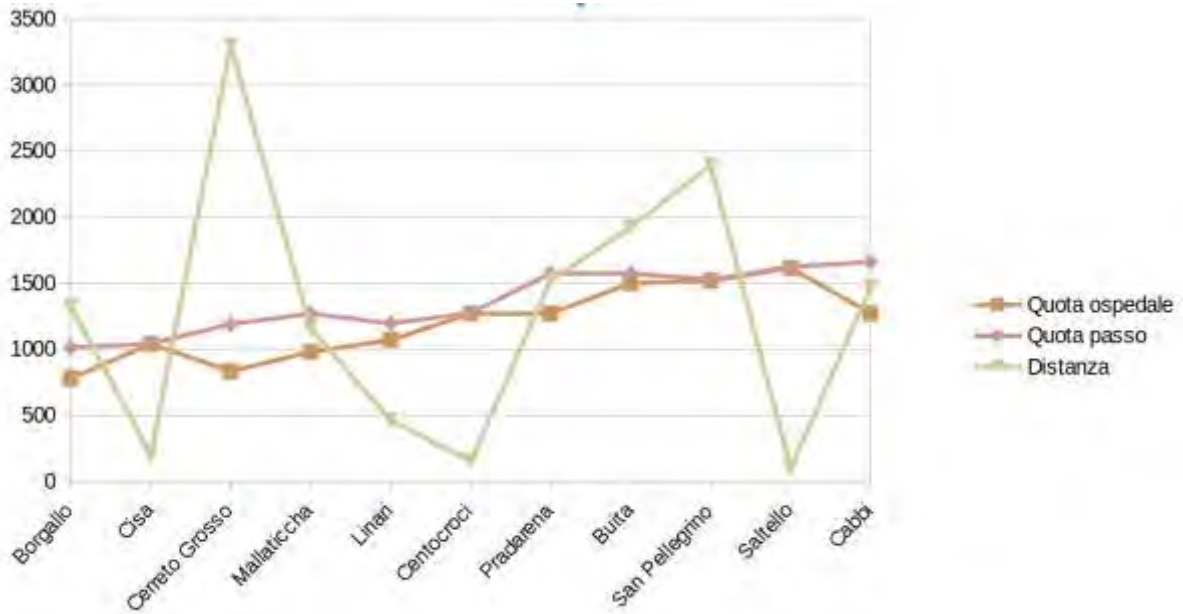


Fig. 3: Le quote degli ospedali di passo e dei rispettivi attraversamenti appenninici da Ovest ad Est, con la distanza planimetrica tra i due punti

4. Conclusioni: primi risultati sul fenomeno ospedaliero nella Toscana settentrionale

Dal punto di vista quantitativo gli ospedali sono attestati in numero cospicuo (93), con una importante differenza tra le aree di Luni (29) e Lucca (64); la stessa differenza si nota anche per gli enti monastici (17 a 28). In realtà, se disaggreghiamo i dati tra città e ambiente rurale, isolando in tal modo il forte protagonismo della città di Lucca, le differenze appaiono meno marcate. Non è possibile al momento verificare quanto questa asimmetria sia dovuta alla più ricca documentazione archivistica lucchese e quanto a fenomeni effettivamente differenziati.

L'analisi delle altimetrie mostra che il fenomeno ospedaliero e monastico è essenzialmente di fondovalle. Pontremoli e Lucca emergono come nodi di concentrazione di ospedali e monasteri, mentre altre aree, come ad esempio il tratto francigeno basso lunigianese o la lucchesia orientale, mostrano una notevole densità e polverizzazione di enti. La direttrice francigena appare nettamente delineata, così come si nota l'importanza della via per Firenze, che ha un notevole addensamento di strutture in corrispondenza di Pescia.

L'area apuana, caratterizzata da una piccola ma aspra catena montuosa interamente compresa tra i territori delle diocesi di Lucca e Luni, è segnata da pochi ospedali di passo, collocati nella porzione centro-meridionale del sistema montuoso. Non esistono in lucchesia, come invece in Lunigiana, monasteri collocati nella fascia appenninica. L'ospitalità "religiosa" nella media e alta Val di Serchio è garantita esclusivamente da enti ospedalieri. Accanto alle aree di strada principali, in particolare del tracciato francigeno ma non solo, si collocano alcune vie "minori", individuate dall'esistenza di enti ospedalieri che ne sottolineano comunque la rilevanza in certi momenti come valide alternative o utili scorciatoie dei tracciati maggiori. Il fenomeno sembra particolarmente evidente nella Lunigiana orientale e soprattutto in area lucchese. La ricomposizione della maglia stradale attraverso la collocazione di ospedali e monasteri mette in evidenza, in ogni caso, come vi siano assonanze e differenze tra le due regioni considerate che meritano approfondimenti ulteriori alla luce dello studio delle testimonianze materiali e attraverso la ricognizione diretta dei percorsi viari.

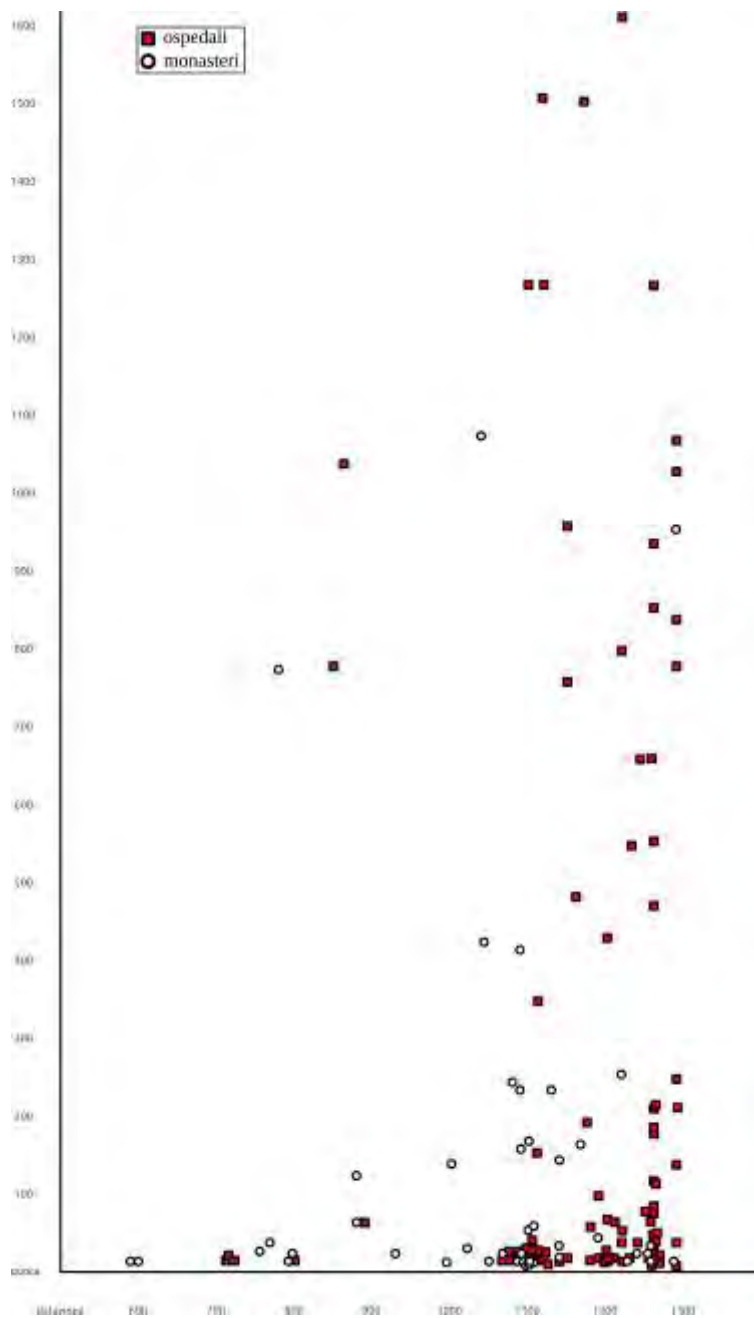


Figura 4: Grafico a dispersione con quota e cronologia iniziale di ospedali (quadrato rosso) e monasteri (cerchio bianco) delle diocesi di Luni e di Lucca

Bibliografia

- Città antica di Luni. Lavori in corso 2*, A.M. Durante ed., Genova, Fratelli Frilli Editori, 2010.
- M. Dadà, «Urbs an civitas. Percorsi tra Populonia e Luni nell'alto Medioevo», in *Materiali per Populonia 8*, F. Ghizzani Marcia, C. Megale eds., Pisa, ETS, 2009.
- M. Dadà, *Archeologia dei Monasteri in Lunigiana. Documenti e cultura materiale dalle origini al XII secolo*, Pisa, Pisa University Press, 2012.
- G. Ciampoltrini, *La città di San Frediano. Lucca fra VI e VII secolo: un itinerario archeologico*, Bientina, 2011.
- J. A. Quirós Castillo J.A. ed., *L'ospedale di Tea e l'archeologia delle strade nella Valle del Serchio*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2000.
- T. Szabò, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna, 1991.

*Hospitalia, locande e stazioni postali sulla strada da Viterbo a Roma tra medioevo ed età moderna*¹

Giuseppe Romagnoli, Alba Serino
Università della Tuscia – Viterbo – Italia

Parole chiave: Stazioni postali, *Hospitalia*, Stato Pontificio, Via Ciminia, Via Francigena, Strada Romana, Viterbo, Lago di Vico, Caprarola, Ronciglione.

1. La Strada Romana: tracciato e infrastrutture

All'interno dell'articolato ed eterogeneo sistema dei collegamenti viari tra Roma e l'Italia centro settentrionale, identificato in età medievale con il nome di Francigena², nel territorio altolaziale si riconoscono le tracce di un percorso di origine antica, noto come *via Ciminia* (fig. 1). In epoca romana fu una strada secondaria, un'alternativa alla via Cassia che consentiva il collegamento tra Sutri e Viterbo attraverso l'aspra *Silva Ciminia*³.

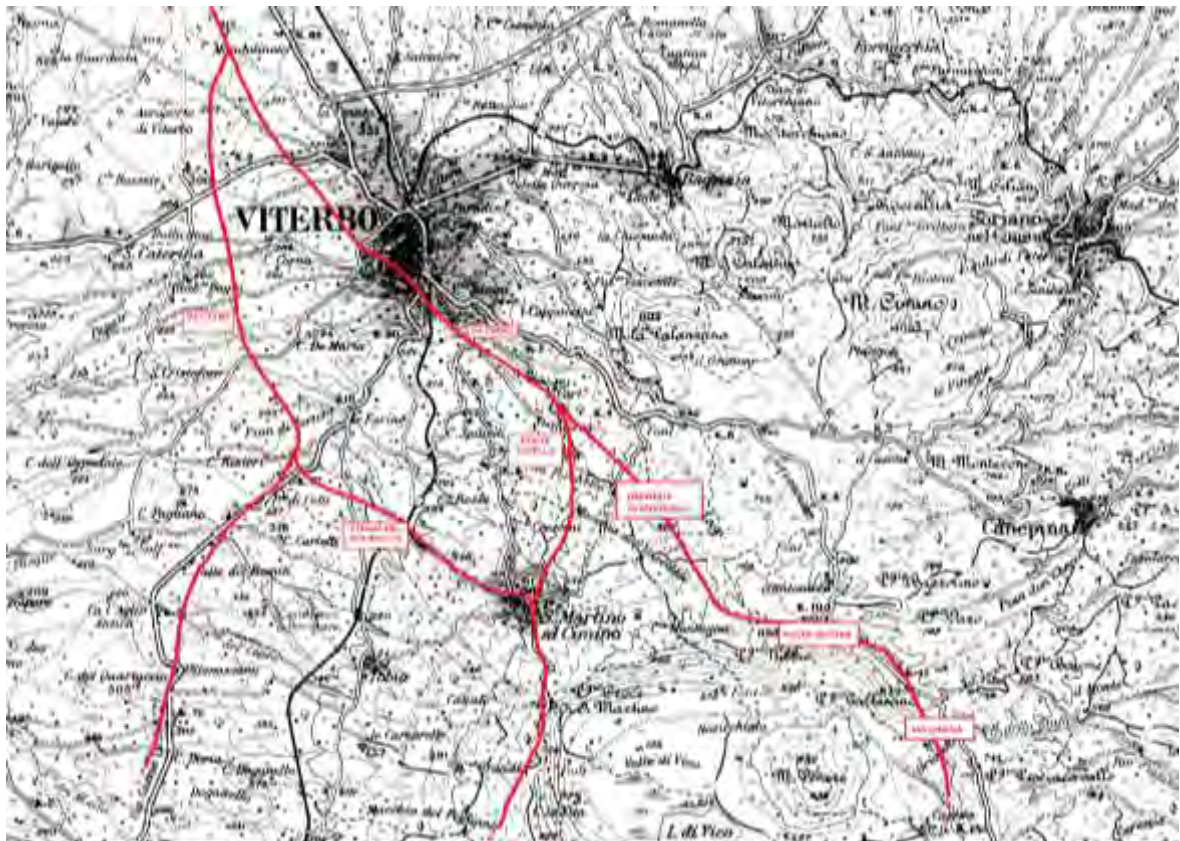


Fig. 1: Proposta di ricostruzione del percorso della Strada Romana (Via Ciminia) e dei suoi diverticoli tra Viterbo e il Lago di Vico tra medioevo e prima età moderna

L'utilizzo del percorso proseguì senza interruzioni nel medioevo, fino a divenire nel sec. XIII il percorso preferenziale per dirigersi a Roma dal nord, a scapito della Cassia.

¹ Gli autori dei Par. 1 e 4 sono G. Romagnoli e A. Serino; del par. 2 è A. Serino; del par. 3 è G. Romagnoli.

² C. Corsi, E. De Minicis, *In viaggio verso sud: la via Francigena da Acquapendente a Roma*, Viterbo, Università degli Studi della Tuscia, 2012.

³ La pericolosità dei boschi cimini ha una tradizione antica: già Livio descrisse questa selva così impervia e spaventosa, da non essere mai stata attraversata fino ai suoi tempi, neanche dai mercanti (Liv. IX, 36).

Il suo nome nel corso del tardo medioevo e in età moderna mutò in “Strada romana” e poi “Strada della Montagna”. Lungo la via Cimina il monastero cistercense di S. Martino al Cimino costituì sempre più per i viaggiatori un importante punto di riferimento durante l’attraversamento della *Silva Ciminia*. Il cenobio era collegato con i territori adiacenti attraverso un diverticolo della *via Ciminia*. Il ponte tardomedievale detto *Capello* (sul fosso della Porchetta, in località Casalone) costituisce forse una testimonianza della posizione di questo diverticolo⁴ (fig. 2). Probabilmente dopo aver superato il ponte, il percorso attraversava i territori del monastero di S. Martino, i boschi del Montefogliano e proseguiva lungo il lato occidentale del lago di Vico per riallacciarsi alla Cassia presso Vico Matrino (Vetralla). Questa diramazione entrò successivamente in disuso e fu sostituita da un percorso collocato più a est (l’attuale Strada della Montagna), sul quale sorse, nel punto di incrocio con il fosso della Porchetta, la cosiddetta *osteria della Porchetta*, rappresentata nella cartografia dell’Istituto Geografico di Vienna del 1851 e ancora oggi parzialmente visibile⁵.



Fig. 2: I resti tardomedievali del cosiddetto Ponte Capello in loc. Macchia dell’Ospedale (veduta da Nord-Ovest)

Dalle propaggini meridionali dei Cimini (Poggio Nibbio o Montagna di Viterbo, dove era collocata la stazione di posta di cui si tratta nel par. 3), la strada discendeva verso la conca del Lago di Vico, in quello che veniva considerato uno dei tratti più impegnativi dell’intero tracciato da Roma a Viterbo. Da qui il tracciato della strada medievale e moderna rasentava le pendici orientali di Monte Venere, ricalcando probabilmente con scarse variazioni quello

⁴ A. Serino, «San Martino al Cimino presso Viterbo: l’evoluzione di un monastero cistercense in borgo», in *Il Tesoro della Città. Strenna dell’Associazione Storia della Città*, VII (2011-2012), Roma, Kappa, pp. 293-303.

⁵ A.P. Frutaz, *Le carte del Lazio*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1972, tav. 287.

antico, non facilmente ricostruibile in questo tratto per l'assenza quasi totale di tracce archeologiche, e toccava la sponda orientale del Lago di Vico.

In seguito alla riattivazione del tratto Ronciglione-Sutri nel 1641, la Strada della Montagna subì un ridimensionamento, che peggiorò ulteriormente con la caduta del Ducato di Castro e Ronciglione nel 1649⁶. Il tratto tra Vico e Poggio Nibbio cadde in disuso, almeno come via di lunga percorrenza, con la realizzazione della nuova Via Cimina sul finire del Settecento e venne declassata a strada campestre. La strada fu praticamente abbandonata nel 1775 con la risistemazione da parte di Pio VI del collegamento Monterosi-Vetralla-Viterbo (l'attuale S.S. 2), che assorbì gran parte del traffico⁷.

2. L'Ospedale in *Montibus*

Oltre alla presenza del monastero cistercense, anche il primo giubileo, indetto a Roma nel 1300, dovette contribuire alla nuova importanza della variante Cimina della Francigena ed alla conseguente costruzione di infrastrutture lungo il suo percorso, come l'Ospedale del Monte di Maestro Fardo⁸. Una tradizione letteraria collega proprio quest'ultimo ospedale ai resti della cosiddetta Posta Vecchia (v. *infra*, par. 3). È opportuno in questa sede fornire alcune indicazioni sulla probabile infondatezza di questa identificazione.

La prima menzione giunta a noi dell'ospedale risale al 1324; fu costruito pochi anni prima, in una data imprecisata, da Fardo di Ugolino di Uffreduccio, un filantropo viterbese (forse notaio)⁹. Accanto a questo nuovo ospedale fu costruita la chiesa di S. Maria del Monte, detta anche S. Maria di Boccabove, dal nome della contrada ove era situata; in un atto del 1354 figura anche come chiesa di S. Giuliano *alla fonte di Vattibacco*¹⁰. È proprio la doppia denominazione della chiesa a creare dei dubbi sulla localizzazione dell'ospedale avanzata da Cesare Pinzi presso la cosiddetta Posta Vecchia, poi sostenuta anche da altri studiosi¹¹. Lo storico viterbese dovette basare la sua localizzazione sull'associazione dell'appellativo «del Monte» (a volte anche al plurale *montibus*) nei documenti con il toponimo moderno di «Montagna Vecchia», trascurando invece la seconda denominazione «Boccabove»; questa identificazione risulta imprecisa, considerando la genericità del toponimo «Montagna» e la sua frequenza nel territorio dei Monti Cimini. Nel Catasto Gregoriano di Viterbo, inoltre, la località Montagna è molto più a nord rispetto a quella attuale di Montagna Vecchia¹². Concentrandoci invece sul «Boccabove», nel Catasto Bagottini (sec. XVII), la località di Boccabove è identificata con quella della Porchetta, situata lungo il corso del fosso che porta lo stesso nome e che scorre fra le località Casalone e Macchia dell'Ospedale. Non a caso presso quest'ultima località si estendevano i castagneti che Fardo lasciò in eredità all'Ospedale Grande di Viterbo.

Ultima notizia certa sull'ospedale del Monte è del 1538, quando fu venduto per essere riutilizzato come osteria di campagna, assumendo secondo il Mazzaroni il nome di *Osteria della Porchetta*¹³. Quest'ultimo toponimo permette di proporre una nuova localizzazione dell'ospedale di Fardo, grazie anche al rinvenimento dei resti di una struttura nel punto in cui la Strada Montagna attraversa il fosso della Porchetta, circa un chilometro più a est rispetto alla posizione del ponte moderno. È più probabile che il fabbricato fosse un edificio

⁶ D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Firenze-Roma*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1964, p. 166.

⁷ *Ibidem*.

⁸ C. Pinzi, *Storia della Città di Viterbo*, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1887, p. 368.

⁹ C. Pinzi, *Gli Ospizi medioevali e l'Ospedale Grande di Viterbo*, Viterbo, Monarchi, 1893, p. 141.

¹⁰ Pinzi, *Gli Ospizi*, cit., p. 141.

¹¹ S. Francocci, D. Rose, «L'antica via Ciminia dell'Etruria», *Journal of Ancient Topography. Rivista di Topografia Antica*, VI, 1996, pp. 37-82 [pp. 48-50].

¹² Precisamente nella zona immediatamente a nord-est rispetto al borgo di San Martino al Cimino.

¹³ Pinzi, *Gli Ospizi*, cit., pp. 144-147.

complementare dell'ospedale e distaccato da esso, ma le condizioni attuali delle strutture sono tali da non permettere di avanzare un'ipotesi di datazione e di suggerire una eventuale relazione con l'ospedale di Fardo in epoca medievale.

3. La stazione di posta sulla Montagna di Viterbo

L'insediamento noto come Posta Vecchia, Dogana Vecchia, Montagna Vecchia, Posta Montagna si trova a m 810/825 circa s.l.m. alle pendici occidentali di Poggio Nibbio, in un punto nodale della Strada Romana, che segna anche il confine storico tra le comunità di Viterbo e di Caprarola. Le ricognizioni condotte sul sito e una preliminare analisi degli edifici che compongono l'insediamento hanno portato al riconoscimento di quattro corpi di fabbrica allo stato di rudere (CF 1-4) e di tre ipogei (IP 1-3), distribuiti su un'area di circa 3.500 mq immediatamente a Sud del crinale del monte (fig. 3).

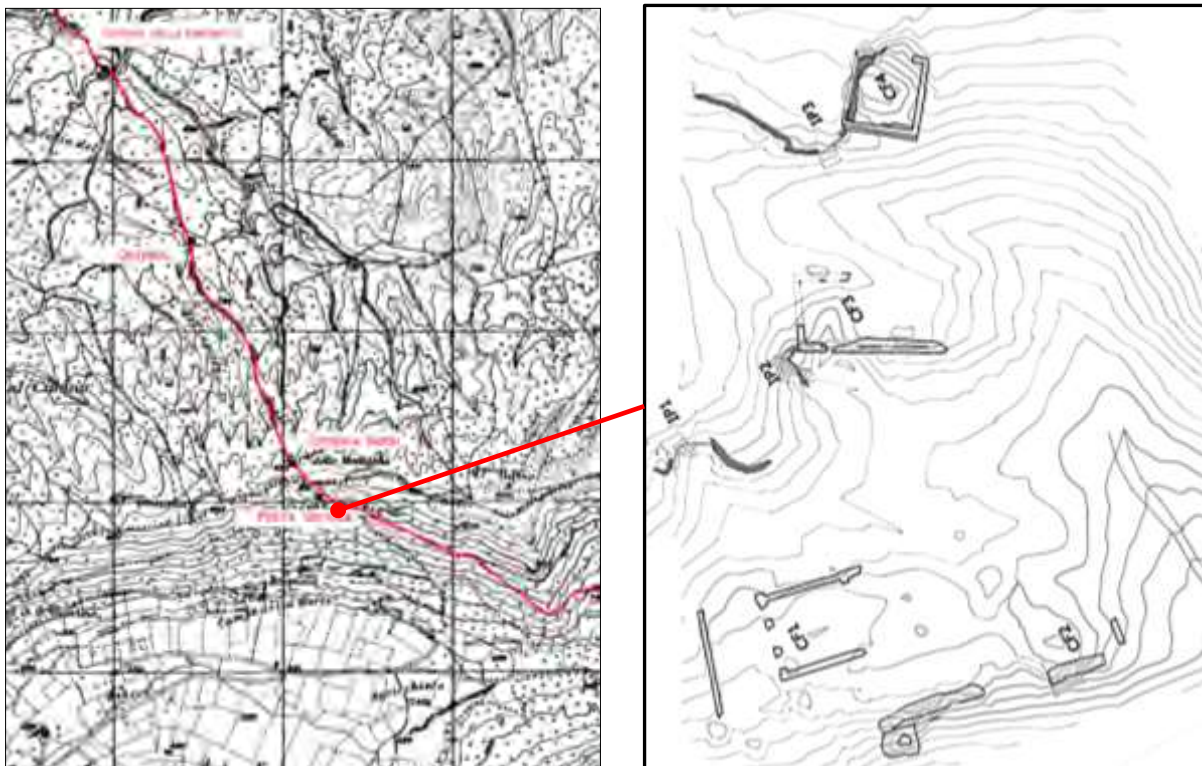


Fig. 3: Tracciato della Strada Romana (in rosso) e localizzazione dell'insediamento in loc. Posta Vecchia (stralcio IGM F. 143 III SE); nel riquadro, planimetria dei resti murari emergenti (Riserva Naturale Lago di Vico)

Dall'analisi stratigrafica degli alzati sono state riscontrate due distinte fasi edilizie, corrispondenti ai principali momenti della vita dell'insediamento e contraddistinte da peculiari tecniche murarie: la prima, in bozze e pezzame di pietra lavica e peperino, sembra corrispondere alla costruzione degli edifici della posta dei cavalli farnesiana (XVI-XVII secolo); la seconda, in bozze e pezzame di tufo giallo con inserti laterizi, può essere identificata con la fase della ristrutturazione della stazione condotta dalla Camera Apostolica tra il XVII e il XVIII secolo.

Come è stato già accennato, può essere smentita l'identificazione, già sostenuta in passato¹⁴, del sito in esame con l'ospedale medievale detto *in Montibus* o *de Boccabove*. A ulteriore conferma di quanto sopra detto, non sono emerse tracce riferibili con sicurezza ad un insediamento di età medievale, anche se deve essere accertata la datazione degli ipogei, al momento dell'indagine impraticabili. Le successive indagini potranno chiarire anche se si tratti un nucleo sepolcrale etrusco o di un insediamento rupestre di età posteriore.



Fig. 4: Loc. Posta Vecchia, imbocco dell'ipogeo IP1 (a sinistra), veduta da S, e resti della chiesa CFI (a destra), veduta da E

Vi è tuttavia motivo di credere che la strutturazione della stazione di posta risalga ai primi anni del dominio farnesiano, nell'ottica della valorizzazione del percorso viario cimino. La menzione nel 1537 degli *hosti di Vico et de la montagna*¹⁵ rende credibile l'ipotesi che la realizzazione dei primi edifici sia avvenuta già nel corso del primo quarto del Cinquecento. In questo periodo possono essere datate le strutture identificabili con l'osteria e la posta dei cavalli (fig. 3, CF 3). L'osteria era denominata forse *della Corona* intorno al 1548, quando venne concessa in gestione dai Farnese, e più tardi era probabilmente detta *della Rosa*¹⁶. Per gli altri fabbricati visibili, solo più approfondite puliture e scavi potranno consentire di formulare ipotesi fondate riguardo alla funzionalità originaria. Tra le costruzioni allo stato di rudere emergenti dal terreno e menzionate dai documenti o rappresentate nei catasti storici, è verosimile l'identificazione del CF4 con il posto di guardia o piuttosto con uno degli edifici della dogana farnesiana. Con l'inclusione nel Ducato di Castro e Ronciglione (1537), la stazione della Montagna era divenuta infatti anche luogo di confine tra i territori farnesiani e viterbesi e sede degli uffici doganali ducali.

Nel corso del XVII secolo al primo complesso insediativo si aggiunse una chiesa (CF 1), dedicata a S. Maria Incoronata, detta *in vertice Vici* o *a capo la Montagna*¹⁷, eretta intorno al 1621 dallo stesso gestore dell'osteria. L'edificio sacro, rappresentato per la prima volta nel Catasto Alessandrino (1660), è riconoscibile nell'aula rettangolare di m 10x8 circa, orientata E-W, disposta con il lato meridionale lungo le pendici del Poggio Nibbio (fig. 3, CF 1 e fig. 4).

Alla caduta del dominio farnesiano (1649), la Posta della Montagna rimase un punto nodale per il controllo della viabilità tra Roma e Viterbo e l'amministrazione pontificia vi stabili, con il contributo della comunità di Ronciglione, una guarnigione di soldati corsi. Il *Quartiere de*

¹⁴ Pinzi, *Gli Ospizi*, cit., p. 142; S. Francocci, D. Rose, cit.; T. Frank, «Gli ospedali viterbesi nei secoli XIV e XV», in *Medioevo Viterbese*, A. Cortonesi e P. Mascioli eds., Viterbo, Settecittà, 2004, pp. 149-198.

¹⁵ O. Palazzi, *Ronciglione: documenti inediti del '500*, Ronciglione, Spada, 1996, p. 32.

¹⁶ O. Palazzi, *Vico e il lago Cimino*, Ronciglione, Tipografia Grafica, 1992, p. 27.

¹⁷ Palazzi, *Vico*, cit., pp. 31-35.

Corsi appare nella carta del Patrimonio di S. Pietro di G.F. Ameti del 1696¹⁸ e può essere riconosciuto nella costruzione indicata nella planimetria come CF 4 (fig. 3, CF 4).

Anche dopo il ripristino della strada di Vetralla come principale asse di collegamento tra Roma e Viterbo e l'apertura della nuova Strada Cimina, nella seconda metà del XVIII secolo¹⁹, la Posta della Montagna di Poggio Nibbio e la sua osteria rimasero attivi e funzionanti per un certo periodo, ma nei rilevamenti del Catasto Gregoriano (1819) il complesso appare già notevolmente ridimensionato. Nel 1862 veniva ancora bandito l'appalto delle Stazioni di posta sulla Strada Romana, tra cui quella della *Montagna*²⁰, ma l'insediamento a quel tempo doveva già essere abbandonato²¹.

4. Conclusioni

L'analisi dei due casi proposti, relativi ad altrettanti insediamenti posti sulla principale strada di collegamento tra Viterbo e Roma, evidenzia la rilevanza dello studio dei luoghi di sosta nella loro evoluzione diacronica, piuttosto che come strutture statiche, senza variazioni di funzione o strutturali nel tempo, e la necessità di inquadrarli in un vero e proprio *network* che includa la storia di ogni sito in relazione al percorso viario e al territorio attraversato.

La nuova proposta di localizzazione dell'Ospedale trecentesco di Maestro Fardo e la definizione cronologica dell'insediamento postale della Montagna di Viterbo costituiscono la base per la ricostruzione analitica di un percorso viario che rivesti una notevole importanza nei collegamenti tra Roma e l'Italia centro-settentrionale tra il tardo medioevo e la piena età moderna.

Bibliografia

- Corsi, De Minicis 2012: C. Corsi, E. De Minicis, *In viaggio verso sud: la via Francigena da Acquapendente a Roma*, Viterbo, Università degli Studi della Tuscia, 2012.
- Francocci, Rose 1996: S. Francocci, D. Rose, «L'antica via Cimonia dell'Etruria», *Journal of Ancient Topography. Rivista di Topografia Antica*, VI, 1996, pp. 37-82.
- Frank 2004: T. Frank, «Gli ospedali viterbesi nei secoli XIV e XV», in *Medioevo Viterbese*, A. Cortonesi e P. Mascioli eds., Viterbo, Settecittà, 2004, pp. 149-198.
- Frutaz 1972: A.P. Frutaz, *Le carte del Lazio*, Roma, Istituto di Studi Romani, 1972.
- Palazzi 1992: O. Palazzi, *Vico e il lago Cimino*, Ronciglione, Tipografia Grafica, 1992.
- Palazzi 1996: O. Palazzi, *Ronciglione: documenti inediti del '500*, Ronciglione, Spada, 1996.
- Pinzi 1887: C. Pinzi, *Storia della Città di Viterbo*, Roma, Tipografia della Camera dei Deputati, 1897.
- Pinzi 1893: C. Pinzi, *Gli Ospizi medioevali e l'Ospedal Grande di Viterbo*, Viterbo, Monarchi, 1893.
- Ruggieri 2001: A. Ruggieri, «La via Cassia agli inizi dell'800: presenze, sopravvivenze e permanenze», in *Strade, paesaggio, territorio e missioni negli anni santi fra Medioevo e età moderna*, A.P. Recchia e I. Fosi eds., Roma, Gangemi, 2001, pp. 243-280.
- Serino 2014: A. Serino, «San Martino al Cimino presso Viterbo: l'evoluzione di un monastero cistercense in borgo», in *Il Tesoro della Città. Strenna dell'Associazione Storia della Città*, VII (2011-2012), Roma, Kappa, pp. 293-314.
- Sterpos 1964: D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Firenze-Roma*, Novara, Istituto Geografico De Agostini, 1964.

¹⁸ Frutaz, *Le carte*, cit., II, tav. 179.

¹⁹ A. Ruggieri, «La via Cassia agli inizi dell'800: presenze, sopravvivenze e permanenze», in *Strade, paesaggio, territorio e missioni negli anni santi fra Medioevo e età moderna*, A.P. Recchia e I. Fosi eds., Roma, Gangemi, 2001, pp. 243-280.

²⁰ Palazzi, *Vico*, cit., pp. 36-37.

²¹ Pinzi, *Gli Ospizi*, cit., p. 142.

Domus domini imperatoris Apicii

Antonella Furno

Università Suor Orsola Benincasa – Napoli – Italia

Parole chiave: Appia, Basso Medioevo, Federico II, *Terra Beneventana*, vie di comunicazione.

1. La sosta imperiale lungo la via Appia

Federico II condusse una vita itinerante senza mai porre come unica capitale del suo regno un luogo specifico, ma spostandosi insieme alla corte ovunque fosse necessaria la sua presenza. Nel periodo del suo impero dal 1235 al 1250, l'elenco dei suoi soggiorni si può limitare a spostamenti su terraferma nei limiti di sole tre regioni del Regno meridionale ovvero la Capitanata, la Campania e la Basilicata, in un arco temporale di permanenza di tredici anni e sette mesi¹. Lungo la via Appia, nel tratto che collega Benevento a Brindisi, nei pressi del Ponte Rotto di Apice (l'antico Ponte Appiano), è situata nella contrada del Cubante (Calvi, Benevento) la *domus* imperiale fatta erigere da Federico intorno al 1240², oggi pesantemente modificata nella sua architettura originaria. Questo tratto è stato fin dall'antichità snodo importante per l'attraversamento degli Appennini per giungere sulla costa pugliese³, ed ha subito profondi cambiamenti insieme alla struttura, senza però mai allontanarsi dalla sua funzione di sosta.

2. Fonti scritte

In epoca normanna il toponimo del Cubante viene menzionato come *vicus*, che ebbe il privilegio di ospitare nel 1129 papa Onorio, il quale, adiratosi dopo esser stato a Benevento e aver ricevuto la revoca dell'editto d'esilio, raggiunse il duca Ruggiero che si trovava lì accampato⁴. Nel 1137, reduce dall'assedio di Bari anche l'imperatore Lotario II il Sassone “*si accampò nelle vicinanze del Covante*” e precisa Falcone: “*uxta fluvium Caloris ex hac parte Ubiani*” con la moglie Florida⁵. Dallo stesso cronista apprendiamo che cinquant'anni dopo, fu il normanno re Tancredi ad accamparvisi lungamente “*apud Montemfuscum*” per dirigerne operazioni militari. Si deduce quindi l'assenza di una struttura palaziale o fortificatoria, ma si intuisce la funzione del luogo come una sorta di base logistica dalla posizione strategica tra viabilità principale e la città di Benevento. Nel 1229⁶, i cittadini beneventani con l'esercito pontificio sconfissero e misero in fuga il conte Raone di Balvano, che tentava di ostacolare il ritorno in città e sottomisero i centri di Paduli e Apice, incendiando Ceppaloni e i casali di Montefusco. Ulteriori difficoltà si ebbero dopo la seconda scomunica di Federico II: nell'aprile del 1241, dopo un assedio di otto mesi, la città con le sue mura e torri vennero rase al suolo. Tutti i privilegi vennero rimossi, gli ufficiali pubblici vennero sostituiti con quelli imperiali e negli atti legislativi le date papali vennero rimpiazzate dalle date degli anni del

¹ A. Kiesewetter, “Itinerario di Federico II” in *Enciclopedia Federiciana*, 2005.

² È dubbia la data dell'edificazione della *domus* vd. F. Sciara, “Ritrovate le residenze di caccia di Federico II imperatore a Cisterna (Melfi) e presso Apice” in *Arte Medievale*, 1997, ser. II, 11, nrr. 1-2, pp.128-129 e P. Pistilli, “La *domus domini imperatoris* di Apice: indagine preliminare su una residenza di Federico II in terra beneventana” in *Arte Medievale*, 1997, Roma, pp. 111-122.

³ Per un esame sistematico riguardo l'intero percorso della via Appia vd. L. Quilici, *La Via Appia: un percorso nella storia*, Roma, Viviani, 2004; S. Le Pera Buranelli, R. Turchetti (ed.) *Sulla via Appia da Roma a Brindisi le fotografie di Thomas Ashby: 1891-1925*, Roma, 2003.

⁴ R. Matarazzo, (ed.) *Falcone Beneventano, Chronicon (Thesaurus rerum Beneventanarum, II)*, Napoli, pp. 88-89.

⁵ S. Borgia, *Memorie storiche della Pontificia Città di Benevento dal secolo VIII al secolo XVIII*, I-III, Roma, II, p. 99.

⁶ D. Abulafia, *Federico II: un imperatore medievale*, Einaudi, Torino, 1990, pp.137-168; A. Gaudenzi, (ed.) *Ryccardi de Sancto Germano notarii “Chronica priora”*, Neapoli, p. 131.

regno⁷. Una lettera papale del 1254⁸ descrive S. Sofia in forte declino sia economico che spirituale, dovuto sia alla mancanza di un abate, sia per le precedenti persecuzioni di Federico II⁹. Questa situazione infelice coinvolse anche le terre del monastero¹⁰: una richiesta papale di ricognizione delle proprietà del 1272¹¹ testimonia l'edificazione di un *palatium* ad opera di Federico non menzionandone la destinazione d'uso, ma sottolineandone la localizzazione proprio tra i preziosi possedimenti di S. Sofia al *Leocubante*.



La Domus Apicii (Calvi, Benevento)

A differenza dei cantieri svevi in cui pochi dettagli sulle modalità di gestione venivano riversate nella documentazione imperiale¹², gli Angioini erano soliti aggiornare costantemente con una registrazione scritta i capitoli della spesa edilizia. Nello *Statutum de reparatione castrorum* il *palatium* costruito per volontà federiciana, viene menzionato come *domus domini imperatoris Apicii*, la quale doveva essere riparata da *homines eiusdem terre [Apicii], Crypte Maynardi, Murronis, Militi, Bunti, Padule, Montis Mali, Petre maioris, sancti Severi et Negini*¹³. Ad esser diligentemente riportato in registro è anche la *defensa* che circondava la struttura data in custodia ad alcuni montefuscani¹⁴; successivamente il re ordina al conte di Ariano di permettere ad Americo de Sus di tagliare nella foresta di *Lucubante* il legname necessario a riattare due mulini che egli possedeva¹⁵. Nel 1278 la custodia della *defensa* unita a quella del palazzo viene concessa a Tistardo de Cantalupo¹⁶ ed infine nel 1284 concessa a un cavaliere francese venuto dalla Provenza con Carlo d'Angiò e da poco in possesso del feudo di Montefusco¹⁷. La funzione della struttura nell'epoca successiva a quella angioina

⁷ S. Borgia, *Memorie storiche*, pp. 389-434; O. Vehse, "Benevent als Territorium des Kirchenstaats bis zum Beginn der avignonesischen Epoche" in *Quellen und Forschungen aus Italienischen Archiven und Bibliotheken*, 22, 1930-1931, pp. 87-160; *ibid.*, 23, 1931-1932, pp. 80-119.

⁸ Reg. Inn IV iii, 529 no. 8127 in G. Loud, *Monarchy and Monastery*, p. 284.

⁹ C. Carbonetti Venditelli (ed.), *Il registro della cancelleria di Federico II del 1239-40*, voll. I-II, Roma, 2002, p. 247.

¹⁰ A. Zazo, *Chiese feudi e possessi della badia benedettina di Santa Sofia di Benevento nel sec. XIV*, 1964, p.36.

¹¹ Archivio segreto Vaticano, Arm. XXXV, 105 fols. 35v, 37r in G. Loud, "Monarchy and Monastery", pp. 275-306 cfr. L. Maio, "Un ignorato palazzo di Federico II in territorio beneventano" in *Rivista Storica del Sannio*, III Serie, 1996, pp. 25-32.

¹² In A. Haseloff, *Die Bauten der Hohenstaufen in Unteritalien*, Leipzig, p. 28.

¹³ E. Sthamer, *Die Verwaltung der Kastelle im Königreich Sizilien unter Kaiser Friedrich 2. und Karl 1. von Anjou*, Leipzig 1914, pp. 159-160.

¹⁴ RCA= *I Registri della Cancelleria angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri con la collaborazione degli archivisti napoletani*, voll. I-L, Napoli 1951-2010, vol. XII, p. 68 e vol. XIX, pp.155-157.

¹⁵ RCA, vol. XXI, *Registro LXXXVII*, p. 62.

¹⁶ RCA, vol. XXI, p. 286.

¹⁷ F. Scandone, *Documenti per la storia dei comuni dell'Irpinia, Montefusco e la sua Montagna*, v. II, 1957, Avellino, pp. 41,48.

non è ben conosciuta, in quanto si ritrova il toponimo solo per riconfermare la proprietà di S. Sofia in quei territori in una pergamena del 1312 riportata da Borgia¹⁸; si ipotizza un periodo di abbandono o di dissesto delle strutture per eventi sismici. All'inizio del XV secolo ritorna la funzione del Cubante come luogo di accampamento per re Ladislao d'Angiò: due diplomi del 1407 vengono firmati uno con “*datum in castro felici silva Cubanti*” e l'altro con “*datum in nostris castris victricibus in silva Cubante prope Apicium*”¹⁹. La destinazione d'uso della struttura cambia ulteriormente: nel 1499 Re Federico I d'Aragona concede a Giovanni Borgia d'Aragona la terra di Montefusco con la *Dogana di Lucubante*²⁰. In una ricognizione dei beni voluta da re Ferrante vengono riproposti gli stessi confini dell'epoca tra S. Sofia, il demanio regio e l'Università di Montefusco, confermando la funzione della struttura di sosta per il pagamento del pedaggio per il passaggio tra una proprietà e l'altra. Danza riporta la vendita del palazzo “*ad Oratio Botta*”²¹, il quale a sua volta lo vendette a Pier Giovanni Spinello²². Dal XVIII secolo la *domus* viene menzionata con la denominazione di *Casino del Principe*: Pratilli nelle sue memorie percorrendo l'itinerario dell'Appia scrive “*un tempo fu restaurato dal buon genio del principe di S. Giorgio Spinelli*”²³, facendo riferimento alla ristrutturazione che operò Carlo Spinelli, che ne fece la sua dimora di campagna.

3. La viabilità

Durante il periodo medievale i poli attrattivi della viabilità non risultano solo i centri abitati, ma anche le strutture fortificate che controllano le vie di comunicazione sottostanti. Il tessuto poleografico romano sopravvive nella maggior parte dei casi e le strade principali si conservano per tutto il Medioevo, non essendo intervenuto nessun apparato a creare nuove infrastrutture. E' una persistenza che non coincide con il dettaglio del percorso: il tracciato può variare rispetto alla sede viaria antica, ma la direttrice resta quasi sempre quella della strada romana²⁴. Gli eventi che possono cambiare radicalmente il palinsesto sono quelli legati alla fruizione del paesaggio che si era degradato nel tempo, come ad esempio nella prima metà del XX secolo, quando nella zona di Ponte Rotto vennero compiuti lavori di terrazzamento per la formazione di una piana alluvionale, che nelle fonti veniva appunto ricordata come *silva mala/paluda nigra*²⁵. Il percorso dell'Appia, quando lascia il centro urbano di Benevento, si dirige verso l'attuale contrada S. Cumano per dirigersi verso Apice. Secondo l'ipotesi di Quilici²⁶, il percorso coincide con l'odierna strada Ariella, avanza tra la contrada Cancelleria

¹⁸ S. Borgia, *Memorie storiche*, p. 84.

¹⁹ A. Meomartini, *I comuni della provincia di Benevento Storia*, III edizione, Benevento, p. 189.

²⁰ F. Scandone, *Documenti per la storia*, p. 97.

²¹ E. Danza, *Cronologia di Montefusco*, p. 20.

²² *Ivi*, p. 20-21.

²³ In F. M. Pratilli, *Della via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi*, Napoli, p. 452 si fa riferimento erroneamente a Federico I.

²⁴ P. Dalena, *Dagli itinerari ai percorsi. Viaggiare nel Mezzogiorno medievale*, Bari casa editrice, 2003; G. Fasoli, “Castelli e strade nel regnum Siciliae. L'itinerario di Federico II” in *Federico II e l'arte del Duecento italiano* (ed.) A.M. Romanini, Galatina 1980, pp. 27-52; C. Tosco, *Il paesaggio storico. Le fonti e i metodi di ricerca*, Bari, Edizioni Laterza, 2009.

²⁵ Alcuni toponimi fanno riferimento ad una zona paludosa e inospitale all'insediamento umano come *silvia mala* (XIII secolo) e *paluda nigra* (1600).

²⁶ Allo stato attuale delle ricerche il tratto dell'Appia che da *Beneventum* passando per Melfi giunge in Puglia è stato studiato per il primo tratto fino alla città di *Aeclanum* da Meomartini (1896 e 1907). Di alto valore scientifico il progetto *The Ancient Appia Landscapes* che rivede le precedenti ipotesi di Meomartini e Pratilli, vd. G. Ceraudo (ed.) *Lungo l'Appia e la Traiana*, 2012, Delta3Edizioni; A., Terribile, C. De Vita “The Landscapes of the Ancient Appia Project: Formation and Degeneration Processes in Landscapes Stratification of the Benevento Area”, in *LAC2014 Proceedings*, 2016; A. Santoriello, “Paesaggi agrari della colonia di Beneventum” in C. Lambert e F. Pastore (ed.) *Miti e popoli del Mediterraneo antico. Scritti in onore di*

in tangenza al sito in cui fu poi edificata la chiesa di S. Giovanni a Marcopio, puntando con una larga curva verso il ponte Appiano. In questo caso il tracciato coinciderebbe anche con la presenza della masseria medievale fortificata di Cancelleria, appartenuta alla famiglia Dell'Aquila fino al secolo scorso²⁷. A dare testimonianza della persistenza del sistema viario romano dell'Appia²⁸ durante il XIII secolo è la presenza della *domus* del Cubante, e a seguire sulla direttrice del ponte Appiano l'ipotetica posizione del *Castrum Aqueputide*²⁹ nel centro di Mirabella Eclano, insieme al *castrum Montefusculis* e il *castrum Apicii*, che invece sorvegliano la strada dall'alto. Il percorso continuerebbe nella direzione della strada originaria verso la *statio* di *Sub Romula*³⁰ e si dirigerebbe verso l'antica Aquilonia³¹, passando prima per Bisaccia per raggiungere poi l'Ofanto superando il Ponte S. Venere. Questo tratto (tra la cittadina romana di *Aeclanum* e il ponte) viene confermato dalla posizione strettamente legata alla viabilità del *Castrum Gesualdi*³² oltreché dalle proprietà feudali di Rocca San Felice³³ e l'Università di Guardia Lombardi³⁴. Superato il fiume, la via attraversava lo spartiacque appenninico verso Melfi dove troviamo il *castrum federiciano*³⁵.



Il tracciato della via Appia dalla domus al Castrum Melfie

Gabriella d'Henry, Salerno, 2014, pp. 257-265. Mentre per il tratto restante da *Aeclanum* fino alla città di Melfi vd. L. Quilici, *La Via Appia: un percorso nella storia*, 2004; F. M. Pratilli, *Della via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi*, Napoli.

²⁷ La struttura non è mai stata sottoposta ad uno studio sistematico delle tecniche murarie in quanto di difficile accesso essendo completamente abbandonata e danneggiata dalla vegetazione spontanea.

²⁸ Per la ricostruzione del paesaggio in ArcGIS sono state utilizzate le cartografie IGM 1:25000, la cartografia storica di riferimento è quella utilizzata da Sthamer per la localizzazione di *castra*, *domus* e casali (Atlante geografico del Regno di Napoli di G. A. Rizzi Zannoni), il tracciato viario dell'Appia è il percorso ipotizzato da Quilici.

²⁹ In Sthamer, n. 158. *Castrum Aqueputide* (...).

³⁰ La *statio* è menzionata nella *Tabula Peutingeriana*.

³¹ In G. Ceraudo (ed.) *Lungo l'Appia* si legge che gli esploratori Hasby e Gardner la indicarono come la moderna Lacedonia.

³² In E. Sthamer, n. 165. *Turri Castris Gesualdi* (...).

³³ G. Coppola, G. Muollo (ed.) *Castelli medievali in Irpinia, Memoria e conoscenza*, Napoli, 2017, pp. 295-297.

³⁴ *Ivi*, p. 208.

³⁵ In E. Sthamer, n.166. *Castrum Melfie* (...).

La presenza in questa zona dei *castra* enunciati è un dato che potrebbe suggerire la persistenza di questo tracciato della viabilità antica tardo imperiale anche nel XIII secolo, confermare l'ipotesi di Quilici nel tratto iniziale da Benevento alla *domus* e potrebbe dare un'ulteriore aiuto alla ricerca dell'Appia del riallacciamento del tracciato tra la Basilicata e la Puglia, tratto che tuttora resta sconosciuto. La posizione della *domus* infatti suggerisce sicuramente la scelta del luogo per la funzione di sollazzo e per l'attività venatoria, come lo è stato per tutte le altre *domus* disseminate in Italia meridionale, ma la funzione di *statio* perdura nel tempo.

Bibliografia

- C. Carbonetti Venditelli (a cura di), *Il registro della cancelleria di Federico II del 1239-40*, voll. I-II, Roma, Istituto storico italiano per il Medio Evo, 2002.
- G. Ceraudo (a cura di), *Lungo l'Appia e la Traiana*, Grottaminarda, Edizioni S. Salicandro, 2012.
- S. Le Pera Buranelli, R. Turchetti (a cura di), *Sulla via Appia da Roma a Brindisi le fotografie di Thomas Ashby: 1891-1925*, Roma, L'erma di Bretschneider, 2003.
- G. Loud, "Monarchy and Monastery in the Mezzogiorno: The Abbey of St. Sophia, Benevento and the Staufens" in *Papers of the British School at Rome*, 59, 1991, pp. 283-318.
- J.M. Martin (a cura di), *Chronicon Sanctae Sophiae* (Cod. Vat. Lat. 4939), Istituto Storico Italiano per il Medio Evo, Roma, 2000.
- R. Matarazzo (a cura di), *Falcone Beneventano, Chronicon (Thesaurus rerum Beneventanarum, II)*, Napoli, Arte tipografica, 2000.
- A. Meomartini, *Del cammino della Via Appia. Benevento*, Benevento, 1907.
- P. Pistilli, "La domus domini imperatoris di Apice: indagine preliminare su una residenza di Federico II in Terra beneventana" in *Arte Medievale*, 1997 ser. II, 11, nrr. 1-2, Roma, pp. 111-122.
- F. M. Pratilli, *Della via Appia riconosciuta e descritta da Roma a Brindisi*, Napoli.
- L. Quilici, *La Via Appia: un percorso nella storia*, Roma, Viviani, 2004.
- I Registri della Cancelleria angioina ricostruiti da Riccardo Filangieri con la collaborazione degli archivisti napoletani*, voll. I-L, Napoli 1951-2010.
- E. Sthamer, *Die Verwaltung der Kastelle im Königreich Sizilien unter Kaiser Friedrich 2. und Karl 1. von Anjou*, Leipzig 1914.

Il corpo dell'Ambasciatore. Aspetti materiali del viaggio in Spagna di Francesco Guicciardini

Carlo Gherlenda

Università di Padova – Padova – Italia

Parole chiave: viaggio, Guicciardini, Spagna, itinerari, alloggiamenti, XVI secolo.

Uno degli aspetti più importanti ma anche più sottaciuti dell'esperienza del viaggio è costituito dalle sue componenti pratiche, cioè da quell'insieme di elementi che hanno a che fare con le occorrenze materiali legate allo spostamento. Mi riferisco ad elementi quali le difficoltà e le incertezze dell'itinerario, la qualità degli alloggiamenti, i mezzi di trasporto, le condizioni atmosferiche, le necessità corporali, gli stati d'animo individuali. Di tutti questi elementi spesso rimangono poche o nessuna traccia nella redazione finale del resoconto di viaggio. Eppure, come risulta evidente, la condizione del viaggio costituisce un'esperienza globale dell'essere umano in quanto tale, nelle sue componenti mentali, emozionali e corporee. «La “mente del viaggiatore”», ricorda E. Leed, «non è separata dal corpo del viaggiatore e i mutamenti che vengono registrati [...] procedono dal soma, dalla sensazione e da reazioni alle sensazioni del movimento»¹. Insomma, «gli effetti mentali del viaggio [...] sono effetti inseparabili dalle condizioni fisiche del movimento nello spazio»². Spesso, però, i resoconti di viaggio si rivelano piuttosto reticenti su questi aspetti. Un'attenzione del tutto diversa, e a volte sorprendente, viene invece riservata a questi elementi nelle lettere e nei diari non destinati alla pubblicazione, o negli appunti presi durante il viaggio e destinati ad una successiva, eventuale rielaborazione.

È questo il caso del *Diario del viaggio in Spagna* di Francesco Guicciardini. Nominato ambasciatore di Firenze presso il re Ferdinando il Cattolico, il 29 gennaio 1512 Francesco Guicciardini inizia il suo viaggio verso la corte spagnola. Da quel viaggio, e dal suo soggiorno in terra iberica (protrattosi fino all'ottobre del 1513), sarebbero nate alcune opere importanti del fiorentino, prime fra tutte il *Discorso di Logroño*, e le prime due redazioni dei *Ricordi*. Al periodo spagnolo risalgono inoltre due brevi scritti, la *Relazione di Spagna* ed il *Diario del viaggio in Spagna*³. In quest'ultima operetta, Guicciardini descrive con precisione le tappe del viaggio che lo porta alla corte del Re Cattolico, che in quel momento si trovava a Burgos, dove l'ambasciatore fiorentino sarebbe arrivato circa due mesi dopo la partenza, il 27 marzo 1512. Oltre alle notazioni sul paesaggio, le attività economiche, le città più importanti incontrate lungo il cammino, nel corso del testo sono disseminate alcune osservazioni relative proprio agli aspetti materiali del viaggio: gli alloggiamenti e la loro qualità, il tempo atmosferico e le condizioni dei cavalli, l'itinerario stradale. Si tratta di singole, limitate notazioni la cui presenza si spiega soprattutto con il carattere privato dell'operetta, che nelle intenzioni dell'autore doveva costituire uno scritto privato, un promemoria da utilizzare per la stesura della relazione finale dell'ambasciata. È significativo difatti che in un'opera ufficiale rivolta al governo della città per offrire un rendiconto sulla propria legazione come la *Relazione di Spagna* (con la quale il *Diario* presenta, per il resto, numerosi punti di contatto) questi elementi siano totalmente espunti.

Le indicazioni di Guicciardini relative agli aspetti pratici del viaggio si possono riunire attorno ad alcuni nuclei fondamentali. Il primo di essi riguarda la tipologia e la qualità degli alloggiamenti. Va ricordato come al viaggiatore del secolo XVI si offrivano sostanzialmente due possibilità: o fare ricorso all'ospitalità privata, cioè rivolgersi a conoscenti, a monasteri o

¹ E. J. Leed, *La mente del viaggiatore*, Il Mulino, Bologna 1992, p. 98.

² *Ibidem*.

³ Seguirò qui l'edizione moderna dell'operetta: F. Guicciardini, *Diario del viaggio in Spagna*, Edizioni Studio Tesi, 1981.

ad un qualche signore che risiedeva nelle località incontrate lungo l'itinerario; o usufruire del sistema di ospitalità pubblica (osterie di posta, locande o alberghi urbani). Nel suo viaggio, Guicciardini utilizza entrambe le possibilità. Per due volte egli trova ospitalità presso privati, ed in entrambi i casi riceve un trattamento di prim'ordine. Il 29 gennaio, a Pistoia, il fiorentino si avvale dell'ospitalità di Gualtieri Panciatichi, «dove come fussimo trattati non accade riferire, perché el principio fu di qualità che se e' mezzi e gli effetti corrispondessino meriteremo troppa invidia»⁴. Altrettanto entusiasta del trattamento ricevuto il neoambasciatore si dimostra in occasione del soggiorno ad Avignone (21-24 febbraio), dove viene ospitato in casa di Francesco Baroncelli «con tanto onore che saria superfluo lo scriverlo, perché si conserva da se medesimo nella memoria»⁵.

Per il resto, Guicciardini si avvale della rete di ospitalità pubblica, con soddisfazione in genere piuttosto scarsa. Solamente il 14 febbraio, in territorio francese, a Briançon, il fiorentino sottolinea la bontà della sistemazione incontrata⁶; nei restanti casi, predomina l'insoddisfazione per il trattamento ricevuto. E ciò avviene sia in territorio italiano (a Lucca, ad esempio, il 30 gennaio, «vi si stette con poco riposo, perché tutta la notte sentimo campane e gridi di guardie non altrimenti che se fussimo in mezzo la guerra»)⁷, sia nel tratto francese dell'itinerario (a «Montalbano», il 18 febbraio, Guicciardini annota: «noi alloggiamo tanto male del mondo»)⁸. Ma è soprattutto in territorio spagnolo che l'ambasciatore sottolinea la cattiva qualità del trattamento ricevuto. In Catalogna, difatti, «gli alloggiamenti per chi passa sono cattivi, perché gli osti sono villani, e di poi quello che tiene osteria non può dare altro che lo alloggiamento ed il bisogno de' cavalli. Bisogna andare a comperare el pane in uno luogo, in uno altro el vino, in uno altro separatamente e' camangiari, che così è lo uso e gli statuti del paese»⁹. Anche il servizio ricevuto in terra aragonese lascia Guicciardini piuttosto deluso, sia per la qualità dell'alloggio sia per l'aspetto umano. Così, difatti, annota il fiorentino: «alloggiamenti cattivi e male serviti, ché comunemente sono uomini asini e villani»¹⁰.

Un secondo nucleo di notizie sugli aspetti pratici del viaggio è quello costituito dalla pericolosità dei territori attraversati. Dopo una prima parte di itinerario in terra italiana e francese, che riserva al viaggiatore strade tutto sommate sicure (e questo a dispetto della frammentazione politica delle regioni italiane), a partire dal giorno 2 marzo, una volta giunti alle regioni di confine tra Francia e stato del Re Cattolico, Guicciardini comincia a segnalare i primi pericoli¹¹. La situazione si fa più grave il giorno seguente durante l'attraversamento della catena dei Pirenei e l'arrivo in Catalogna, della cui pericolosità e conflittualità intestina, favorite dalla conformazione stessa del territorio, Guicciardini prende immediatamente coscienza. In questo tratto di strada, annota Guicciardini, «usavi assassini, ed el dì innanzi che noi passassimo vi fu assassinato uno mercatante di Girona: ed in verità el luogo è molto situato a' latrocini, perché oltre allo avere e' passi strettissimi, burroni assai e molto scuri, si congiugne con altre montagne che vanno insino in Guascogna, dove sarebbe impossibile trovare gli assassini»¹².

Successivamente, l'ambasciatore fiorentino descrive l'estrema conflittualità che caratterizza il vivere associato della Catalogna del tempo. I catalani «stanno tutti in sull'arme e si truova pel

⁴ F. Guicciardini, *Diario del viaggio in Spagna*, cit., p. 3.

⁵ Ivi, p. 15.

⁶ «e vi fumo bene trattati ed alloggiati», Ivi, p. 10.

⁷ Ivi, p. 3.

⁸ Ivi, p. 13.

⁹ Ivi, p. 26.

¹⁰ Ivi, p. 30.

¹¹ «Questi confini sono male sicuri dagli assassini, e pochi cavalli non vi vanno senza pericolo, di che è incolpato chi è a guardia di Sals, perché dicono che sono male pagati»; Ivi, p. 17.

¹² Ivi, p. 19.

cammino ognuno colla spada, moltissimi colle arme in asta ed assai colle balestre [in Barzalona ognuno colla spada]¹³. Il motivo di questa conflittualità e della conseguente pericolosità dei luoghi è costituito dalla «grande divisione ed inimicizie tra gentiluomini particolari, che si tirano dietro la più parte de' popoli, e vi si fa per questa causa molti omicidii e disordini»¹⁴. Della pericolosità della regione Guicciardini parla anche il giorno 6 marzo quando, valicati i Pirenei, si sta ormai dirigendo verso Barcellona: «è pel paese qualche luogo più pericoloso l'uno che l'altro, ma universalmente tutto el paese da Perpignano insino a Barzalona e più là ancora qualche lega, ne è suspetto»¹⁵. La ragione di questa situazione di conflittualità è ancora che «molti cavalieri e gentiluomini di Catalogna tengono inimicizia e stanno in briga e quistione l'uno coll'altro»¹⁶. Ne deriva il fenomeno del «bandoleggiare», che fa sì che questi «bandolieri, avendo carestia di danari e parendo loro avere caldo, si mettono talvolta ad assaltare alla strada, a che gli invita anche la qualità del paese, per essere, come è detto, montagnoso, salvatico e male abitato»¹⁷. Questa diffusa pratica banditesca, secondo Guicciardini, è spiegabile anche con la debolezza del potere monarchico in queste regioni (perché ancora non «vi ha posto il re, quale che sia la causa, quella cura e quegli rimedi che si convenivano»¹⁸). I limiti del potere centrale appaiono evidenti anche nel campo dell'amministrazione della giustizia. Quella civile ha tempi lunghi, in quella penale «vi è ordine che el re non può né campare uno dalla morte, né rimettergli uno bando, né perdonare la pena di una ferita, senza la volontà dello offeso»¹⁹; meccanismo questo che rende spesso inefficace od ineffettiva l'applicazione delle pene, tanto che «si vede qualche volta qualcuno che è in prigione ed aspetta la sentenza della morte, uscirne senza pena alcuna»²⁰.

Oltre alle notazioni relative alla qualità degli alloggiamenti ed alla pericolosità delle strade percorse, non mancano nemmeno, nel corso del testo, riferimenti alle condizioni atmosferiche. Data la stagione invernale, in diverse occasioni Guicciardini segnala le sfavorevoli condizioni del tempo meteorologico. L'1 febbraio, ad esempio, attraversando l'Appennino toscano, annota che non gli è possibile riferire la qualità dei luoghi attraversati «perché tuttodi continuamente avemo la neve con vento grande nel viso, in modo che, non che potessimo considerare el paese, a pena potavamo discernere dove e' cavalli posassino e' piedi»²¹. Notazioni simili si ritrovano ai giorni 14 e 15 febbraio, durante la traversata delle Alpi. Il giorno 14 la comitiva si vede costretta a fermarsi quasi tutta la giornata a Briançon «per essere mal tempo»²²; il giorno successivo Guicciardini, nel partire da Briançon, segnala di aver passato una montagna «con grandissima copia di neve»²³.

Nel diario di viaggio di Guicciardini si trovano anche alcuni riferimenti al mezzo di trasporto sul quale abitualmente si muoveva il viaggiatore del primo Cinquecento, cioè i cavalli. Il giorno 8 febbraio, ad esempio, poco prima di entrare nella città di Alessandria, si trova un appunto curioso: «Circa a mezzo miglio innanzi che si entri nella terra», difatti, «si truova uno fiume detto Bormio, che è mal fiume e fu per affogarvi uno dei nostri cavalli»²⁴. La cura e l'attenzione verso i cavalli (dai quali dipendeva, in sostanza, il buon esito del viaggio) appaiono palesi in due notazioni relative all'attraversamento delle Alpi. Prima di superare il

¹³ Ivi, pp. 25-26.

¹⁴ Ivi, p. 26.

¹⁵ Ivi, p. 19.

¹⁶ Ivi, pp. 19-20.

¹⁷ Ivi, p. 20.

¹⁸ Ibidem.

¹⁹ Ivi, p. 26.

²⁰ Ivi, pp. 26-27.

²¹ Ivi, pp. 4-5.

²² Ivi, p. 10.

²³ Ivi, p. 11.

²⁴ Ivi, p. 8.

valico alpino, Guicciardini si premura che i cavalli giungano in piena efficienza ad affrontare il cammino in salita: il giorno 11 febbraio, difatti, percorre una distanza di sole dieci miglia, giustificando la «poca giornata» con la necessità di «ferrare parte de' cavalli e dare loro riposo, rispetto allo avere a passare la montagna»²⁵. Questa prudenza nella gestione dei cavalli è facilmente comprensibile in considerazione del fatto che i valichi di montagna (e soprattutto i valichi alpini) costituivano, per il viaggiatore dell'epoca, uno dei momenti più problematici dell'itinerario. Il mondo della montagna costituiva all'epoca un «paesaggio della paura», popolato da draghi, da spiriti maligni, da creature misteriose; l'attraversamento delle montagne implicava di affrontare (soprattutto nella stagione invernale) pericoli, disagi, ostacoli quali burroni, ghiacciai, animali feroci, temperature rigide, strade dissestate. Proprio per le difficoltà della traversata alpina, dopo una decina di giorni, giunto ormai ad Avignone, Guicciardini decide di fermarsi per tre giorni nella città francese «per riposo de' cavalli»; ma non manca di aggiungere, con un tocco di maliziosa sincerità: «ed anche ci invitò el carnevale, che fu a' 24 di febraio»²⁶.

Infine, tra gli aspetti materiali relativi alla realizzazione dell'itinerario vanno segnalate tre brevi notazioni di carattere “stradale”. In un'epoca ancora ben lontana dal possedere mappe stradali accurate ed affidabili (o, ancor più, gli attuali navigatori satellitari), il viaggiatore si trovava spesso di fronte alla necessità di valutare tra diverse opzioni di itinerario, per scegliere la via meno disagiata. Era inoltre indispensabile annotare le scelte stradali compiute per farne memoria anche in vista del viaggio di ritorno. Si tenga conto del fatto che, a quel tempo, il tracciato delle strade spesso era segnato solamente dal solco delle ruote dei carri e dalla mancanza di erba. Era dunque molto facile smarrirsi, anche sulle vie che collegavano grandi città o lungo gli itinerari europei più battuti. Proprio perché la carreggiata stradale non era facilmente riconoscibile, il «concetto di bivio», come ricorda A. Maćzak, «conteneva in sé una carica emotiva ben diversa da quella che oggi siamo portati ad attribuire a un incrocio provvisto di segnaletica adeguata»²⁷. Così, il 13 febbraio, Guicciardini segnala che da Susa bisogna prendere «la via per mano sinistra, perché a mano diritta si piglia la via di Lione»²⁸; il 17 dello stesso mese annota un forzoso cambiamento di itinerario a causa di una frana dovuta al mal tempo²⁹; il 9 marzo, infine, partito da Barcellona alla volta di Pieràs, Guicciardini fornisce l'indicazione che «[Nostra Dama di Monserrato quale lasciamo a man ritta]»³⁰.

Questo tipo di notazioni, nel complesso, mi pare non faccia che riconfermare quei caratteri di precisione e di cura del dettaglio che sono tipici dello sguardo guicciardiniano sulla realtà e che caratterizzano tutti i diversi elementi del testo odepotico dell'ambasciatore. Ne esce rafforzata l'impressione che Guicciardini volesse appuntare tutto per tenere a mente ogni dettaglio, e questo con il duplice intento di accumulare materiale per futuri scritti di carattere ufficiale (la *Relazione*), e di dimostrare alla città di Firenze ed ai suoi governanti lo zelo impiegato nella realizzazione dell'ambasceria.

Il viaggio di Guicciardini fu sostanzialmente, per quei tempi, sufficientemente comodo ed agevole. Del suo buon esito, d'altra parte, ci informa lo stesso Guicciardini nelle *Ricordanze*, dove scrive: «Ebbi felice viaggio e mi condussi con bellissimi tempi senza danno o

²⁵ Ivi, p. 9.

²⁶ Ivi, p. 15.

²⁷ A. Maćzak, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*, Roma-Bari, Laterza, 1994, p. 16.

²⁸ F. Guicciardini, *Diario del viaggio in Spagna*, cit., p. 10. A Susa difatti si dividevano i due grandi itinerari che conducevano in Francia attraverso due diversi valichi alpini: la strada verso nord («a mano diritta») conduceva a Lione attraverso il passo del Moncenisio; il percorso a sud («per mano sinistra») conduceva invece, attraverso il passo del Monginevro, in direzione di Carpentras ed Avignone.

²⁹ «non potendo tenere la diritta a Talardo per esservi una rovinata grande fatta di nuovo, ce ne andamo a Gab»; Ivi, p. 12.

³⁰ Ivi, p. 24.

impedimento alcuno nelli uomini o nelle bestie»³¹. Quanto al bilancio dell'esperienza spagnola di Guicciardini, andrà ricordata innanzitutto la valenza, tradizionalmente riconosciuta dalla critica, della legazione di Spagna come momento di passaggio della visione guicciardiniana da un'ottica di carattere municipalistico ad una di carattere europeo, nella quale le questioni della politica italiana perdono le proprie peculiarità squisitamente localistiche per inquadrarsi in un contesto geopolitico più ampio, quello continentale. Per ciò che concerne gli aspetti strettamente materiali della legazione, andrà sottolineato come Guicciardini stesso ne tracci un breve bilancio di tipo contabile, coerente con lo "sguardo" concreto ed economicistico sulla realtà costantemente riscontrabile nel resoconto dell'itinerario spagnolo: «El re alla partita mia mi fece uno presente di argenti per cinquecento ducati d'oro, in modo che *computatis omnibus* vi stetti con buono utile»³². A ciò, secondo Ridolfi, andavano aggiunti «un migliaio di fiorini parsimoniosamente risparmiati nei ventitré mesi di legazione»³³.

Bibliografia

- F. Guicciardini, *Diario del viaggio in Spagna*, Edizioni Studio Tesi, 1981.
E.J. Leed, *La mente del viaggiatore*, Il Mulino, Bologna, 1992.
A. Maćzak, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna*, Laterza, Roma-Bari, 1994 (1978).
R. Ridolfi, *Vita di Francesco Guicciardini*, Rusconi, Milano, 1982.

³¹ F. Guicciardini, *Ricordi, diari, memorie*, cit., p. 93.

³² Ivi, pp. 95-96.

³³ R. Ridolfi, *Vita di Francesco Guicciardini*, Milano, Rusconi, 1982, p. 55.

La ricerca del *comfort* nel viaggio ferroviario, tra scelte tecniche e propaganda commerciale

Valeria Pagnini

Università di Napoli Federico II – Napoli – Italia

Parole chiave: Ferrovia, XIX secolo, Bayard de la Vingtrie, Regno delle Due Sicilie.

1. Introduzione

Nel corso dell'Ottocento, l'assetto della ferrovia si caratterizza anche per l'imperfezione tecnica delle sue sperimentazioni e la vivacità delle proposte e dei progetti volti a migliorarne le prestazioni. Il progresso continuo delle innovazioni ferroviarie è garantito dall'apporto costante di tecnici e ingegneri che, seppur in modo empirico, forniscono soluzioni sempre più raffinate alle problematiche che progressivamente emergono dalla fruizione delle strade ferrate. L'innovazione riguarda tutti i settori – dall'infrastruttura e le strutture fisse alle macchine di trazione (le locomotive) e al materiale rotabile (carrozze e vagoni) – e il progresso risponde a una domanda molto forte, in particolar modo da parte delle amministrazioni, interessate a contenere i costi di gestione e di manutenzione e a offrire ai viaggiatori un 'prodotto' sempre più all'avanguardia sul piano della sicurezza e del *comfort*. In particolare, quest'ultimo aspetto raggiunge ben presto una posizione fondamentale nel campo delle scelte progettuali, sia perché contribuisce a determinare la suddivisione in classi del treno – secondo il principio per cui l'utilità sociale di un bene è costituita dalla somma di tutte le utilità che i membri della società vi trovano, ed è quindi necessario far pagare agli utenti il prezzo che loro stessi attribuiscono al servizio reso – sia perché diventa strumento indispensabile per rendere gradevole un viaggio che, come dimostrano numerosissime testimonianze coeve, si caratterizza per una avvertita perdita dell'esperienza sensoriale offerta dagli spostamenti tradizionali, avendo eliminato il contatto diretto con il mondo esterno, ad eccezione della sola vista sul paesaggio che scorre dai finestrini. Caso centrale della trattazione è costituito dalla ferrovia borbonica che collegava Napoli con Nocera e Castellammare, costruita a partire dal 1839 grazie all'iniziativa dell'ingegnere francese Armando Bayard de la Vingtrie: un punto di partenza italiano molto significativo, non solo poiché si tratta del primo caso di impresa ferroviaria del Paese, ma soprattutto per la qualità – e la modernità – delle riflessioni che furono elaborate dai progettisti nel corso della sua realizzazione.

2. Una progettazione complessa

Molti e diversi fattori – l'articolata orografia italiana, la tortuosità delle linee ferroviarie progettate, l'assenza di carbone fossile sul territorio, la necessità di limitare i costi di costruzione – hanno reso in Italia più complicata che altrove la progettazione delle locomotive a vapore. Queste oggettive difficoltà hanno però fornito nel tempo l'occasione ai primi tecnici ferroviari di immaginare inedite e brillanti soluzioni, molte delle quali acquistarono fama anche all'estero, ed entrarono di diritto a far parte del patrimonio della tecnica. Benché le prime locomotive fossero progettate sul modello di quelle inglesi di Robert Stephenson, considerato all'epoca il più autorevole esperto in materia, già nel 1854 fu progettata una macchina italiana – la famosa 'Sampierdarena', costruita nelle officine dell'Ansaldo di Genova – e una prima prova di originalità nazionale della tecnica di trazione fu offerta negli stessi anni dagli ingegneri piemontesi Simmellier, Grandis e Ruva, che elaborarono un complesso di macchine, chiamato il 'Mastodonte dei Giovi', che consentiva di superare forti pendenze della linea sfruttando un certo numero di assi accoppiati e l'impiego delle locomotive in aderenza naturale: dalla combinazione delle macchine si otteneva una potenza di 400 cavalli, notevole per quei tempi, che rendeva possibile trainare sulla massima pendenza treni

di 150 tonnellate a una velocità di 12 km/h¹. Al di là delle problematiche relative alla potenza e alla velocità del mezzo ferroviario, la questione della sicurezza durante il viaggio in treno fu considerata dalle amministrazioni fin dall'inizio di primaria importanza, soprattutto perché garantirla significava attirare una clientela più ampia: nei primi anni dell'impresa ferroviaria, era piuttosto diffuso, infatti, un generale sentimento di diffidenza nei confronti del sistema di trasporto, alimentato dai numerosi incidenti ferroviari registrati sulle linee internazionali – tra cui quello celeberrimo di Meudon in Francia del 1842 – e dai pregiudizi espressi da numerosi opinionisti del tempo. Acclamati scienziati pronunciavano discorsi allarmisti, e anche i medici mettevano in guardia i viaggiatori descrivendo le caratteristiche di una vera e propria 'patologia ferroviaria', causata da diversi fattori, come le vibrazioni del treno, le costrizioni imposte dall'assenza di servizi igienici nei vagoni, lo stress legato alla partenza. Per queste ragioni, nel tentativo di placare i timori che circondavano il viaggio ferroviario, le compagnie elaborarono sempre più incisive innovazioni nel settore della sicurezza, introducendo nuovi dispositivi materiali – ad esempio, i congegni di frenaggio, i sistemi per la segnaletica, i meccanismi di riduzione delle scosse durante il trasporto – e organizzativi – le modalità di trasmissione delle informazioni, i codici di comportamento all'interno delle stazioni e delle carrozze. Per la circolazione dei treni, furono disposte segnalazioni a mano con bandiere e lanterne a luci colorate, affidate ad agenti dislocati in apposite torri di guardia, oltre che in stazione. Il distanziamento tra i treni era a tempo: una locomotiva non poteva avanzare se quella precedente non aveva almeno dieci minuti di vantaggio, in modo tale che, in caso di fermata anomala, l'agente di coda poteva percorrere a ritroso la linea esponendo il segnale di arresto per i treni che avevano la possibilità di arrestarsi prima dell'ostacolo. Inoltre, «non era ammesso lo spostamento degli incroci dai punti stabiliti e il treno incrociante, se in ritardo, doveva essere atteso a tempo indeterminato. Dal 1847, con l'inizio dell'applicazione del telegrafo Morse, cominciarono a impiegarsi le procedure di spostamento d'incrocio [...]. Un altro grande progresso, realizzato alla fine del XIX secolo, fu la frenatura continua ad aria compressa con intervento automatico in caso di spezzamento del treno. In Italia cominciò a diffondersi sui treni viaggiatori intorno al 1890. Fino ad allora la frenatura era manuale: un adeguato numero di frenatori era disposto lungo il convoglio in apposite garritte. Questi serravano i freni di loro iniziativa nei tratti di linea indicati nell'orario e secondo i segnali inviati dal macchinista con sequenze di fischi codificate»². I progressi delle tecniche e l'impiego di diversi materiali contribuirono alla risoluzione di altri problemi di sicurezza, come nel caso di una vettura di prima classe, presentata all'Esposizione Nazionale di Milano del 1881, per la quale fu ideato un nuovo sistema di sospensione, che, attraverso l'impiego di particolari «rotelle di caucciù»³ nel sistema di collegamento al telaio, garantiva la riduzione degli urti e delle oscillazioni dovute al movimento del treno. Sul piano della gestione e organizzazione delle linee in merito alle misure di sicurezza, di particolare interesse documentario risultano i regolamenti adottati dall'amministrazione per la ferrovia Napoli-Nocera con diramazione per Castellammare: poiché nel primo periodo di esercizio della linea non esistevano due file di binari per il passaggio in andata e ritorno delle locomotive, in seguito a un grave incidente, che provocò anche la morte di alcuni viaggiatori, oltre a significativi danni alle macchine che si erano scontrate, si decise di apporre un orologio in ogni sala delle stazioni, e un tabellone con la precisa indicazione degli orari di partenza dei treni⁴. Manifesti a stampa furono diffusi in occasione dell'inaugurazione di ogni tronco della strada. In quello pubblicato l'11 luglio 1840 si leggono, nella forma di 11 articoli, tutte le norme previste per garantire il sicuro svolgimento della

¹ Cfr. P. Muscolino, «Ingegnerose realizzazioni italiane per le locomotive a vapore», in *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, P. Berengo Gardin (ed.), s.l., Editori Riuniti, 1988, pp. 58-63.

² Id., «Sicurezza sui binari», *Ivi*, pp. 311-12.

³ G. Vigoni, *Le costruzioni dell'Esposizione Nazionale di Milano*, Milano, Premiata Tipo-Litografia degli Ingegneri dell'editore B. Saldini, 1882, p. 130.

⁴ Napoli, Archivio di Stato, *Fondo Ferrovie*, Fs. 9, f. lo 8.

giornata di apertura della linea dalla Favorita a Torre del Greco: qui si legge, tra le altre disposizioni, che era vietato oltrepassare le barriere della linea ferrata, affidate alla sorveglianza di un cantoniere, durante il passaggio delle locomotive; non si potevano portare sui binari pietre o altri materiali; finché non fosse stata costruita la seconda rotaia, due locomotive non potevano transitare sul medesimo tratto, a meno che non facessero parte di uno stesso convoglio, e se questo si fermava, per guasti alle locomotive, dopo i segnali dati dai cantonieri, poteva mettersi in movimento un'altra locomotiva senza vetture, al solo scopo di portare alla stazione successiva il convoglio guasto.

3. Il piacere del viaggio

La ricerca del *comfort* nel viaggio ferroviario rappresenta uno degli aspetti più affascinanti del processo di allestimento delle linee ferrate, sia perché si intrecciò con le complesse dinamiche sociali che caratterizzavano il XIX secolo, sia perché influì profondamente in termini progettuali sull'assetto delle strutture. La dimensione collettiva del viaggio in treno costituì fin dall'inizio una ragione di forte dissenso/disagio per le classi più abbienti, come testimonia l'amareggiato commento di un viaggiatore dell'epoca: «sono arrabbiato all'idea di essere considerato un semplice pacco di prima classe, ma in realtà è proprio quello che sono. Cammino in mezzo agli altri pacchi di seconda e di terza nella sala d'attesa»⁵. Affinché il mezzo ferroviario risultasse appetibile per la nobiltà ottocentesca, era quindi necessario 'materializzare' la stessa gerarchia delle classi all'interno delle stazioni e dei treni, dando forma a un nuovo strumento di segmentazione sociale. E. Bidera, descrivendo la sua attesa nella stazione di Napoli rileva lucidamente questo aspetto: «io mi diedi ad osservare quel luogo che chiamasi stazione. La prima classe, con tutta l'eleganza con la quale è messa, era quasi deserta: tre o quattro signori, l'uno discosto dall'altro, e tutti taciturni... Offriva la seconda un miscuglio di allegria e serietà: artisti, commessi, letterati, negozianti, che affratellavansi conversando, e si davano bel tempo; e fra questi non era io il secondo. La terza era zeppa di artigiani, contadini, marinari, servi, i quali facevano un vero baccano»⁶.

L'imperativo categorico nella progettazione degli spazi per i viaggiatori era mantenere separati gli individui che appartenevano a ceti diversi, per cui le stazioni avevano sale d'aspetto distinte e percorsi differenziati, così come i treni erano composti da carrozze il cui design simboleggiava chiaramente la destinazione all'una o all'altra classe. Mentre infatti i vagoni di prima classe erano dotati di comode sedute – che proteggevano i viaggiatori anche dai rumori e dalle vibrazioni –, di finestrini con tende parasole e di lampade a olio che illuminavano le carrozze nelle ore serali, è significativo che quelli di terza classe fossero chiamati «chars-à-bancs», cioè «carri con panche», trattandosi di carrozze piuttosto scomode, prive di qualsiasi sistema di illuminazione e spesso scoperte. Un discorso a parte riguarda i vagoni che erano riservati ai sovrani, caratterizzati da interni imbottiti, mobili preziosi, specchi, tappeti, intarsi: quasi *dépendances* della reggia in cui era possibile ricevere degnamente ospiti illustri. Furono questi i treni di lusso che successivamente ispirarono gli interni di locomotive famose come l'Orient Express, la Flèche d'Or, l'Etoile du Nord, grazie ai quali prese forma un modello di viaggio ferroviario attuato per il solo piacere dell'avventura. Di grande interesse risulta ancora una volta, a questo proposito, il caso della ferrovia borbonica, per la quale erano previsti, oltre alle strutture differenziate, anche meccanismi di ordinamento interno che permettevano di isolare del tutto i nobili napoletani. Le sale d'attesa dopo l'ingresso dei viaggiatori restavano chiuse e controllate da un addetto fino all'arrivo della locomotiva: i capi di stazione erano incaricati di dare un triplice avviso mediante una campana, per cui il primo suono indicava la presenza del convoglio, il secondo invitava ad aprire la porta di uscita della sala d'attesa delle ultime classi, e, solo una volta che tutti i viaggiatori fossero saliti

⁵ A. Delvau, *Du pont des Arts au pont de Kehl (Reisebilder d'un Parisien)*, Parigi, C. Marpon et E. Flammarion Éditeurs, 1866, pp. 5-6.

⁶ E. Bidera, *Passeggiata per Napoli e contorni*, Napoli, A. Manuzio Editore, 1844, pp. 280-81.

nelle rispettive carrozze, un ultimo avviso faceva aprire la sala d'attesa della prima classe, che poteva così recarsi indisturbata sul treno. Un'analoga necessità di mantenere ben distinte agli occhi della nobiltà le possibilità di fruizione della linea ferroviaria dovette determinare le scelte in merito alle tariffe di viaggio dei passeggeri: lo dimostra lo stesso ingegnere Bayard, il quale, nella risposta del 7 aprile 1836 alle osservazioni del Ministro dell'Interno Santangelo, scrive a proposito delle motivazioni che lo avevano portato a valutare le tariffe per i viaggiatori di prima classe: «le prix de 5 grains est maintenu pour la première classe afin que la bonne société puisse faire usage du chemin de fer, le seul moyen d'y parvenir étant de mettre une différence notable entre le prix des 1ères places et celui des 2ème et 3ème»⁷. L'avvento del turismo influì positivamente sulla qualità complessiva del servizio ferroviario italiano. «L'adozione di materiale rotabile rese sempre più confortevole il viaggio, così come l'introduzione di illuminazione, riscaldamento e dei sedili imbottiti, il miglioramento delle condizioni dei servizi igienici a bordo e dei *buffet* e la maggior cura destinata al disegno delle carrozze e agli arredi interni. [...] Sia il vagone letto sia quello ristorante – le carrozze ristorante apparvero per la prima volta con l'Orient Express – elevarono in maniera rilevante la qualità del viaggio in treno. [...] Le compagnie italiane studiarono uno standard proprio di vagone letto; la conformazione del territorio per un verso e i molti treni internazionali che attraversavano la penisola per l'altro ne fecero una necessità»⁸. Il viaggio in treno consolida nel tempo il carattere di un'esperienza a sé stante, e per un lungo periodo i viaggiatori continuano a vivere il tragitto in carrozza come un'avventura terrificante e meravigliosa allo stesso tempo. Tuttavia, con lo scadere della novità, sono in molti ad accusare la perdita della ricca esperienza sensoriale garantita dalle vecchie modalità di viaggio: «il viaggio in treno rompe con gli approcci contestuali. Il viaggiatore isolato nello scompartimento riceve solo rumori, vibrazioni e visioni sfuggenti. Le sensazioni, a volte attenuate, a volte violente, gli sembrano artificiali»⁹. Per questo motivo, la nozione di *comfort* assume una posizione sempre più rilevante nella progettazione degli spazi ferroviari, poiché deve servire a creare una sorta di anestesia dei sensi, ad eccezione di quello della vista. Questi parametri, inizialmente connotati, come abbiamo visto, di un forte simbolismo ideologico e sociale, assumono nel corso del Novecento le caratteristiche di un vero e proprio progetto di *design*, non più specchio di una struttura sociale, ma significativa espressione del messaggio di un'azienda.

Bibliografia

- E. Bidera, *Passeggiata per Napoli e contorni*, Napoli, A. Manuzio Editore, 1844.
- A. Delvau, *Du pont des Arts au pont de Kehl (Reseibilder d'un Parisien)*, Parigi, C. Marpon et E. Flammarion Éditeurs, 1866.
- M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, Milano, Libri Scheiwiller, 2008.
- A. Giuntini, *Il turismo ferroviario in Italia dalle origini all'istituzione dei "treni popolari"*, visibile all'indirizzo <http://www.trenidicarta.it/pdf/11/11669.pdf>.
- P. Muscolino, «Ingegnose realizzazioni italiane per le locomotive a vapore», in *Ferrovie italiane. Immagine del treno in 150 anni di storia*, P. Berengo Gardin (ed.), s.l., Editori Riuniti, 1988.
- G. Vigoni, *Le costruzioni dell'Esposizione Nazionale di Milano*, Milano, Premiata Tipografia degli Ingegneri dell'editore B. Saldini, 1882.

⁷ Napoli, Archivio di Stato, *Lavori Pubblici*, Fs. 248, f.10 1.

⁸ Cfr. A. Giuntini, *Il turismo ferroviario in Italia dalle origini all'istituzione dei "treni popolari"*, visibile all'indirizzo <http://www.trenidicarta.it/pdf/11/11669.pdf>, consultato il 03/06/2017.

⁹ M. Desportes, *Paesaggi in movimento*, Milano, Libri Scheiwiller, 2008, p. 105.

La ferrovia delle Dolomiti: breve vita di una strada ferrata

Sofia Nannini

Università di Bologna – Bologna – Italia

Parole chiave: Ferrovia delle Dolomiti, treno, Cortina, Prima Guerra Mondiale, Cadore, turismo, Alpi.

«La questione della costruzione di una ferrovia per le valli del Cadore ha carattere non solo di attualità, ma di urgenza, ed è indubbiamente di eccezionale importanza militare»¹.

Così ha inizio l'interpellanza di Attilio Loero, avvocato e deputato al Parlamento per il Collegio di Pieve di Cadore dal 1904 al 1919. Già all'alba del *secolo breve* e dieci anni prima della cosiddetta *era dei cataclismi* – che in quelle valli portò un inaspettato afflusso di soldati – il sogno di una via ferrata nel Cadore è un argomento condiviso nel dibattito politico.

Il turismo, lo sviluppo industriale e le difese del giovane Stato italiano producono, intrecciandosi, una specifica richiesta: una linea ferrata in grado di collegare Belluno con Dobbiaco, per Longarone, Calalzo e Cortina. Se la tratta lungo la valle del Piave, fino a Calalzo, è ancora in uso, il breve tracciato tra Calalzo e Toblach (Dobbiaco) è il protagonista di una storia che tanto ha da raccontare sulle vicende d'Italia toccando temi centrali, dalla guerra al turismo, dai grandi eventi al *boom* economico. L'accordo di fattibilità per una *nuova* linea ferroviaria del Cadore, firmato nel febbraio 2016 da Luca Zaia (Regione Veneto) e Arno Kompatscher (Regione Trentino Alto-Adige) e siglato da Graziano Delrio, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, porta a interrogarsi sulla storia del primo tentativo di collegamento ferrato della valle. A partire dalle appassionate ricerche di Evaldo Gaspari, autore del libro *La Ferrovia delle Dolomiti. Calalzo-Cortina D'Ampezzo-Dobbiaco*², questo paper vuole collocare il caso-studio della ferrovia del Cadore in un quadro più ampio, per comprenderne le vicende e gli aspetti legati all'economia turistica e alle necessità militari – fattori che ne hanno decretato prima il successo e poi il quasi immediato abbandono.

1. Il Cadore dall'isolamento al turismo di massa: la necessità di un treno (1866 – 1921)

1.1. Il sogno di una ferrovia

«Gradito soggiorno [...] degli alpinisti i quali ne fanno un paradiso»³: così Venanzio Donà – autore della *Guida del Cadore* (consultata, durante i suoi soggiorni, da Giosuè Carducci) – descrive Cortina d'Ampezzo nel 1888. Dopo secoli di isolamento fisico e sociale del Cadore, l'entusiasmo di fine secolo per l'alpinismo attira turisti nella conca ampezzana. Sotto il dominio austro-ungarico, dal 1531 al 1919, Cortina diventa così meta prediletta per i turisti dell'Impero e per gli alpinisti britannici: la bellezza di queste valli viene paragonata alle località svizzere, dove il turismo sta generando un benessere economico notevole. Tuttavia, l'aumentare dell'afflusso di turisti trova un ostacolo, già a fine Ottocento, nell'assenza di mezzi di trasporto più efficienti del noleggio di vetture a cavallo⁴, al punto che nelle guide turistiche si apre la polemica riguardante la richiesta di una ferrovia in grado di collegare Belluno con Calalzo e Dobbiaco.

Mentre Donà si augura la costruzione di una «via celere»⁵, Ottone Brentari nella sua *Guida storico-alpina del Cadore* lamenta la lontananza del Cadore dalle stazioni ferroviarie italiane,

¹ A. Loero, *Sulla difesa delle Alpi orientali e sulla ferrovia per le valli del Cadore*, Interpellanza del Deputato Loero svolta alla Camera dei Deputati nelle tornate del 6, 7 e 12 dicembre 1904, Roma, 1904, p. 8.

² E. Gaspari, *La ferrovia delle Dolomiti. Calalzo-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco. 1921-1964*, Bolzano/Bozen, Athesia, 1994.

³ V. Donà, *Guida storica, geografica e alpina del Cadore*, Venezia, 1888, p. 159.

⁴ V. Donà, *Guida storica, geografica e alpina del Cadore*, cit., p. 129.

⁵ *Ivi*, p. 218.

elencando le lunghe distanze dalle città vicine: tali distanze, acuite dalla geografia delle valli, sono considerate come ostacolo al nascente turismo di massa⁶. La pubblicazione nel 1885 della “Legge sulle convenzioni”⁷ è vista, da parte dei Comuni del Cadore, come un’occasione irripetibile: per usufruire dei benefici viene istituito, dalla comunità cadorina, il Consorzio Ferroviario per la costruzione del tronco Belluno-Perarolo. Il turismo non è l’unico interesse della: la ricerca di un maggior benessere economico e di migliori collegamenti per il trasporto di persone e merci influenzano il consenso degli abitanti, nella speranza di uno sviluppo industriale e commerciale. Inoltre, l’opera rientra nel vasto programma militare di difesa: proprio in quegli anni, infatti, lo Stato sta costruendo forti militari nell’area, i cui lavori si spingono fino all’inizio del Novecento⁸. Queste motivazioni – economiche, turistiche e militari – sono alla base dell’interpellanza di Loero, che riporta la questione in Parlamento nel 1904: il deputato richiede la costruzione dell’infrastruttura, sia per ragioni sia economiche⁹ che strategiche. La richiesta di un aumento della sovvenzione chilometrica per la costruzione della ferrovia¹⁰ non è accolta e Loero conclude con parole profetiche nel prevedere quello che sarà il motivo della costruzione del tratto Belluno-Calalzo prima e, un decennio dopo, della *Ferrovia delle Dolomiti*: «Senza ferrovia non si potrà dare mai alimento e munizionamento ad un esercito»¹¹, avverte, anticipando le vicende belliche nel bacino del Piave. La linea ferrata tra Belluno e Calalzo è finalmente inaugurata nel maggio 1914, alla vigilia della Grande Guerra.¹²

1.2. Piccole infrastrutture per una Grande Guerra

L’entrata dell’Italia nel conflitto il 23 maggio 1915 trasporta il Cadore sulla scena politica e investe le Dolomiti fino a poco prima interessate solo dal turismo¹³. È proprio il conflitto a accelerare la costruzione di una via ferrata nella val di Landro da parte dell’esercito austriaco, che conclude una ferrovia a scartamento ridotto tra Landro e Dobbiaco; lavori analoghi sono effettuati dall’esercito italiano, tra Peaio e Cortina. La costruzione di una ferrovia in sede propria è affiancata all’uso di *decauville* (*Feldbahn*) sulla sede stradale, implementati dalle forze austriache dopo lo spostamento del fronte dopo Caporetto¹⁴. Al contrario di altre tratte, distrutte durante il periodo bellico¹⁵, nel Cadore è stata proprio la Grande Guerra a garantire la realizzazione della linea. Il rammento dei tronchi, costruiti in tempi diversi e con diversi scartamenti, avviene solo dopo la fine del conflitto: nel 1921, il Genio militare italiano termina la costruzione del tracciato, ora interamente su suolo nazionale, dopo il trattato del 1919.

⁶ O. Brentari, *Guida storico-alpina del Cadore*, cit., p. 72.

⁷ S. Maggi, *Le ferrovie. Un tracciato della nostra unità*, Bologna, Il Mulino, 2003, pp. 125-126.

⁸ W. Musizza, *Le fortificazioni del Cadore: 1866-1896*, Gorizia, Edizioni Ribis, 1985.

⁹ «[...] con questi maggiori mezzi di comunicazione potrebbe svilupparsi maggiormente la industria nuova delle stazioni climatiche, [...], per gareggiare con la Svizzera, [...]». A. Loero, *Sulla difesa delle Alpi orientali e sulla ferrovia per le valli del Cadore*, cit., p. 9.

¹⁰ Loero richiede di «elevare la sovvenzione chilometrica annua per le linee di montagna e di grande interesse militare [...]» (*Ibid.*) Tale richiesta deriva dagli incentivi statali per «l’iniziativa privata mediante la garanzia di un sussidio di 5.000 lire a km [...]» (S. Maggi, *Le ferrovie. Un tracciato della nostra unità*, p. 65.)

¹¹ A. Loero, *Sulla difesa delle Alpi orientali e sulla ferrovia per le valli del Cadore*, cit., p. 13.

¹² F. Marinoni, «La ferrovia del Cadore», in “I treni oggi”, anno 6, n. 46, gennaio 1985.

¹³ A. Berti, *La Grande Guerra in Ampezzo e Cadore*, Vicenza, Neri Pozza Editore, 1967.

¹⁴ F. Marinoni, «La ferrovia delle Dolomiti», in “I treni oggi”, n. 28, marzo 1983.

¹⁵ A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra ‘800 e ‘900*, Milano, FrancoAngeli, 2001, p. 68.

2. La ferrovia delle Dolomiti (1921-1964): una breve parabola

2.1. L'inaugurazione ufficiale

Inaugurata il 15 giugno del 1921¹⁶, la linea rimane sotto gestione militare fino a che, nel 1924, il Ministero dei Lavori Pubblici dona in concessione il tratto alla Società Ferrovia delle Dolomiti (SFD), consociata della Società Veneta (SV)¹⁷. La trazione elettrica è implementata nel 1929¹⁸. Complice l'isolamento geografico delle valli cadorine, la tratta Calalzo-Dobbiaco – così come la Calalzo-Belluno – non è toccata dal rinnovamento in chiave razionalista delle stazioni ferroviarie italiane, voluto dal Regime fascista. Le stazioni delle Dolomiti mostrano quindi un campionario di stili che rimanda a architetture rurali e asburgiche, rassomigliando maggiormente a residenze domestiche - alcune di loro sono oggi recuperate come abitazioni private, senza evidenti soluzioni di continuità.



L'ex stazione di Borca di Cadore (foto dell'autrice)

2.1. La «montagna domestica» e l'illusione dei VII Giochi Olimpici Invernali

Se, durante la Seconda Guerra, la linea non subisce modifiche, l'affermarsi dell'automobile come mezzo principe dell'Italia del boom porta già nei primi anni Cinquanta a un sottoutilizzo della tratta Calalzo-Dobbiaco, nonostante i momenti di notorietà cinematografica¹⁹ e sportiva. Nel 1956, infatti, le Olimpiadi invernali di Cortina – la cui memoria architettonica è visibile nel “Trampolino Italia”, progettato dall'ing. Piero Pozzati (1922-2015), noto docente dell'Università di Bologna – richiamano molti visitatori, incentivati a utilizzare il treno data la chiusura temporanea della statale.

Tuttavia, l'eccezionalità dei Giochi Olimpici è solo un'illusione: le regioni montane sono ormai attraversate da strade statali che danno spazio all'automobile «sempre più mezzo per la conquista *individuale* dello spazio alpino, reso ormai “domestico”»²⁰. Caso emblematico è la strada asfaltata che collega Misurina con il Rifugio Auronzo, ancora oggi passerella (a pedaggio) per avvicinarsi alle Cime di Lavaredo su gomma.

¹⁶ E. Gaspari, *La ferrovia delle Dolomiti. Calalzo-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco. 1921-1964*, cit.

¹⁷ Ciò rientra nel programma di privatizzazione voluto dal Regime. (A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, cit., p. 74.)

¹⁸ Poiché «gli unici investimenti che non vennero meno furono quelli destinati alle zone conquistate», in breve l'elettricità arriva sulla tratta. (*Ivi*, p. 72.)

¹⁹ Il treno appare nei film “Il conte Max” (1957) e in “Vacanze d'inverno” (1959).

²⁰ M. Berta, «L'infrastrutturazione del territorio alpino», in *Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, G. Callegari, A. De Rossi, S. Pace (eds.), Vicenza, Marsilio, 2006, p. 129.



*L'ex stazione di San Vito di Cadore
(foto dell'autrice)*



*Il trampolino Italia di Cortina
(foto dell'autrice)*

Il diminuire dei passeggeri della ferrovia si accompagna a un calo degli investimenti: la riduzione dei fondi per manutenzione e personale causa un continuo «ripetersi di deragliamenti e accentuarsi dei disservizi»²¹, fino a un tragico incidente avvenuto l'11 Marzo 1960, con vittime e numerosi feriti. A partire dal 1961, alcune corse ferroviarie sono sostituite da autobus, fino alla chiusura definitiva prima del tratto Dobbiaco-Cortina nel marzo 1962 e del tratto Cortina-Calalzo, nel maggio 1964. Netto è il cambiamento di paradigma sviluppatosi nel corso di un secolo: le stesse comunità che così tanto avevano richiesto il collegamento ferroviario risultano indifferenti alla chiusura della tratta.

3. Verso una nuova “esperienza” ferroviaria

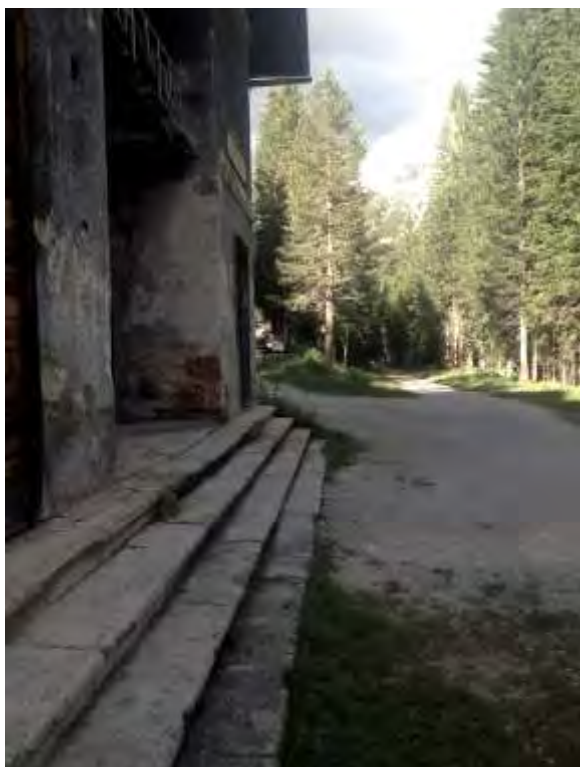
Nonostante la rimozione del materiale rotabile, è chiara l'impronta della ferrovia nel paesaggio: il percorso ha lasciato dietro di sé stazioni, ponti e gallerie che modellano la montagna. Inoltre, dal 2003 il percorso del treno accoglie una pista ciclabile, che quasi interamente ripercorre i 62km tra Calalzo e Dobbiaco.

Oggi, l'interesse per un nuovo collegamento ferroviario tra Calalzo e Cortina – e in seguito tra Cortina e Brunico in Val Pusteria – unisce di nuovo parole come *treno*, *Cadore* e *turismo*: segno delle altalenanti ambizioni politiche e logiche infrastrutturali di ogni luogo. Sono proposte due varianti: la prima segue quasi in parallelo i binari della vecchia ferrovia; la seconda si snoda lungo la valle d'Ansiei, nel tentativo di «fare osservare le Tre Cime di Lavaredo dal treno»²².

²¹ E. Gaspari, *La ferrovia delle Dolomiti. Calalzo-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco. 1921-1964*, cit.

²² Per una cronaca degli eventi recenti:

<http://corrierealpi.gelocal.it/belluno/cronaca/2017/02/18/news/treno-delle-dolomiti-un-anno-per-il-progetto-1.14893717>.



L'ex stazione di Ospitale (foto dell'autrice)

Questa volontà di lavorare sull'*esperienza* per attrarre turisti è collegata a quella che Gerhald Schulze definisce *Erlebnisgesellschaft* (società dell'esperienza), in cui «l'esperienza diviene merce»²³; ben diversa dalla società che a partire tra la fine dell'Ottocento e gli anni Venti ha costruito la *Ferrovia delle Dolomiti*, di cui oggi non rimane che il ricordo e, forse, la nostalgia.

Bibliografia

- A. Berti, *Guerra in Ampezzo e Cadore*, Vicenza, Neri Pozza Ed., 1967.
- La rinascita economica dell'Europa. Il piano Marshall e l'area alpina*, A. Bonoldi, A. Leonardi (eds.), Milano, Franco Angeli, 2006.
- O. Brentari, *Guida storico-alpina del Cadore*, Bassano, 1886. (riedizione a Bologna, Forni, 1977).
- I. Briano, *Storia delle ferrovie in Italia. Volume I. Le vicende*, Milano, Cavallotti Ed., 1977.
- Paesaggi in verticale. Storia, progetto e valorizzazione del patrimonio alpino*, G. Callegari, A. De Rossi, S. Pace (eds.), Vicenza, Marsilio, 2006.
- A. Crispo, *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Milano, 1940.
- V. Donà, *Guida storica, geografica e alpina del Cadore*, Venezia, 1888.
- E. Gaspari, *La ferrovia delle Dolomiti. Calalzo-Cortina d'Ampezzo-Dobbiaco. 1921-1964*, Bolzano/Bozen, Athesia, 1994.
- A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, FrancoAngeli, 2001.
- A. Loero, *Sulla difesa delle Alpi orientali e sulla ferrovia per le valli del Cadore*, Interpellanza del Deputato Loero svolta alla Camera dei Deputati nelle tornate del 6, 7 e 12 dicembre 1904, Roma, 1904.
- O. Löfgren, *Storia delle vacanze*, Milano, Bruno Mondadori, 2001.
- S. Maggi, *Le ferrovie. Un tracciato della nostra unità*, Bologna, Il Mulino, 2003.
- F. Marinoni, «La ferrovia delle Dolomiti», in "I treni oggi", n. 28, marzo 1983.
- F. Marinoni, «La ferrovia del Cadore», in "I treni oggi", anno 6, n. 46, gennaio 1985.
- W. Schivelbusch, *Storia dei viaggi in ferrovia*, Torino, Einaudi, 2003.
- Le Stazioni della Venezia tridentina, del Cadore e della Carnia*, Milano, 1935.

²³ O. Löfgren, *Storia delle vacanze*, Milano, Bruno Mondadori, 2001, p. 14.

Sul Regio piroscavo “Europa” in viaggio verso Melbourne0 Venezia 12 giugno - Port Phillip 5 settembre 1880

Sara Isgró

Università di Napoli Federico II – Napoli – Italia

Parole chiave: Canale di Suez, Esposizione di Melbourne 1880, Marina italiana, viaggi transoceanici.

1. Il grande evento ottocentesco del Mediterraneo: il taglio dell’istmo di Suez. Conquiste, memorie, commerci

Il contributo attraverso fondi archivistici poco conosciuti, o visitati per la prima volta, dell’Ufficio Storico della Marina Militare e quelli del Ministero Affari Esteri, dei Lavori Pubblici, dell’Agricoltura e del Commercio dell’Archivio Centrale dello Stato di Roma, nonché il fondo Magliabechiano della Biblioteca Nazionale Centrale di Firenze, e del materiale iconografico conservato presso la Biblioteca Reale di Torino, intende ricostruire e ripercorre una storia perduta, dimenticata, rimossa, raggiungendo metaforicamente a bordo del Regio piroscavo “Europa”, per il tramite del Canale di Suez e della lettura in dissolvenza delle memorie di viaggio trascritti dai marinai, la città di Melbourne, sede della prima Esposizione dell’Oceania. Sul finire del XIX secolo il Canale di Suez si pone come una delle diverse imprese ingegneristiche di grande portata, realizzate nell’interesse del commercio imperiale, in cui si condensa quella filosofia neopositivista, della fiducia incommensurabile nelle possibilità di progresso e della ragione umana. Alcune innovazioni tecnologiche, quali quella del vapore o del ferro, nascono ignote al pubblico, e solo gradualmente mutano l’ambiente, ma il taglio dell’istmo di Suez si è rivelato, da subito, una vera e propria rivoluzione cosmica portando a pensare, in prospettiva, a nuove possibilità di movimentazione delle merci tra Gran Bretagna e Indie; tesi avvalorata da numerose iniziative quali l’istituzione della linea di navigazione Venezia-Brindisi-Alessandria, da parte della Compagnia Rubattino, e la costituzione di un’impresa internazionale con sede a Brindisi. Saranno i resoconti dei viaggi dei marinai italiani in giro per il mondo, i ricordi dei passeggeri in transito nel Canale, *quando si viaggiava per osservare e si scriveva per comunicare altrui le notizie raccolte*, oltre ai rapporti delle relazioni dei comandanti delle navi da guerra italiane impegnate nelle crociere transoceaniche, a rappresentare per l’Italia una finestra sul mondo. Affacciate tardi nella competizione coloniale, le crociere oceaniche della Marina italiana, favorite dalle conquiste scientifiche e tecnologiche della seconda metà dell’Ottocento, giustificate dalla volontà di tutelare gli interessi commerciali italiani, restituite dalla mediazione dei compilatori nei vari resoconti, consentono oggi una lettura globale del fenomeno della penetrazione italiana di fine XIX secolo nel mondo. L’Oriente non è solo una terra di sogno per i romantici, ma anche una fonte di ricchezza, che con l’apertura del Canale di Suez diviene a portata di mano dei paesi europei prospicienti il Mediterraneo. Fornito di uno sbocco verso l’Oceano Indiano e l’Estremo Oriente, il Mediterraneo, divenuto dopo la scoperta delle Americhe un lago chiuso dinanzi all’Atlantico, improvvisamente riacquista la funzione millenaria, ritorna ad essere il nodo delle strade marittime universali, il punto di confluenza degli oceani, il luogo di raccolta, di smistamento e di scambio, dal quale ogni ricchezza necessariamente deve transitare prima di trasferirsi da un continente all’altro.

1.1. L'inaugurazione del Canale di Suez (Porto Said, 17 novembre 1869)

Superate le diverse difficoltà, non da ultime le opposizioni dell'Inghilterra, il 17 novembre del 1869¹, la cerimonia di inaugurazione del Canale di Suez, alla cui realizzazione contribuiscono in modo alacre il genio e il lavoro degli italiani, su progetto dell'ingegnere trentino Luigi Negrelli, e della grande campagna diplomatica di Ferdinand de Lesseps, rappresenta l'affermazione dei mezzi tecnici e finanziari europei, e in particolare francesi. Ai grandi festeggiamenti dati dal Kedivè Ismail partecipano uomini di Stato, ambasciatori, scienziati, artisti, imperatori e dignitari di quasi tutte le potenze del mondo: l'Imperatrice di Francia Eugenia, l'Imperatore d'Austria Francesco Giuseppe, il Principe ereditario di Prussia, del Granduca di Russia e i rappresentanti di tutte le marine d'Europa. Il Generale Roberto Morra (Torino, 1830 - Roma, 1917) racconta, con grande spirito e perspicacia, i momenti di quella inaugurazione: «(f)Fu corta, ma solenne e più che memorabile; ... nessuno potrà mai oscurare il ricordo di quel 16 novembre 1869 alle ore quindici. Fu poi interessante il passeggiare per



“Canal Maritime di Suez, 1869” (foto all’albumina, Fototeca AUSMM, b.75)

ogni angolo del porto osservando tanto i lavori delle dighe, quanto tutte le particolarità degli *Yacht* reali fra i quali primeggiavano quelli del Vicerè e l’*Aigle* dell’Imperatrice. A notte con magnificenza orientale ogni via, anche quella appena tracciate, s’illuminavano sfarzosamente, ogni imbarcazione faceva a gara nel brillare per mille lumi, e frattanto fuochi d’artificio s’incrociavano d’ogni parte, e tu a migliaia di miglia dal paese natio ti trovavi a passeggiare con numerosissime conoscenze e amici»².

¹ Daniel R. Headrick, *Al servizio dell’Impero. Tecnologia e imperialismo europeo nell’Ottocento*, il Mulino, Bologna 1984, p. 162.

² R. Morra, *Diario di viaggio in Egitto in occasione dell’inaugurazione del Canale di Suez*, s.l. 1869, s. n. p.

Il Canale di Suez, rappresenta un secondo Bosforo, una via d'acqua d'importanza strategica per tutte le grandi potenze. Tra 1871 e 1883 sono ben undici le lunghe campagne oltremare di varie navi, alcune di circumnavigazione; si ricordano: i viaggi del *Vettor Pisani*³, del *Garibaldi* e del *Cristoforo Colombo*, *Governolo*, *Vedetta*, *Staffetta* e del Regio piroscafo o *Europa*, quest'ultimo impiegato per trasportare spostare i prodotti italiani alla mostra internazionale di Melbourne.

2. La prima Esposizione transoceanica: Melbourne 1880

È nelle importanti premesse ravvisabili a partire dal 1850, nella vitalità della neonata civiltà industriale, nel progresso delle tecniche e dell'ingegneria, che la prima Esposizione dell'Oceania affonda le sue radici. Per favorire e agevolare il concorso italiano alla Mostra, al fine di far conoscere le attività del Paese nell'Oceania, il Regio Governo mise il trasporto della Marina militare *Europa* a disposizione degli espositori, affidandone il comando al Capitano di Fregata Cesare Romano⁴. Il 12 giugno 1880, l'*Europa* salpa da Venezia. Arrivati



Riou Edouard, "La Tribune Des Souverains" (da N. Gustave, *Voyage des souverains ...*, 1869)

a Port Phillip il 5 settembre, a causa del "pescaggio di 16 piedi del piroscafo", è necessario ormeggiare al molo della ferrovia, caricare i materiali sui carri da bordo e trasferirli direttamente all'Esposizione.

³ Archivio ufficio Storico Marina Militare [d'ora in poi AUSMM], *Viaggio della R. Corvetta "Vettor Pisani" da Brindisi a porto Said, Ismalia e Suez*, Rapporto di S. A. R. il Duca di Genova Tomaso di Savoia, Suez 24 aprile 1879.

⁴ Superate le difficoltà e le ritrosie degli stessi industriali e artisti, dopo sei mesi viene presentata al Governo la lista di 500 espositori; lista destinata a crescere rapidamente sino a raggiungere la cifra di 900 espositori, contro i 1600 della mostra di Parigi. *Esposizione universale del 1880 in Melbourne (Australia), Sez. Italiana*, Catalogo Generale degli espositori rappresentati dall'impresa Olivieri & Sarfatti di Venezia, Prem. Stab, Tip. di Naratovich, Venezia 1880, p. IX

E mentre ci si appresta all'allestimento dei padiglioni assegnati all'Italia, Stato Maggiore ed equipaggio trovano la più schietta e magnifica ospitalità, offerta dalle autorità e cittadini. Romano, nel rapporto al Ministro della Marina, scrive: «I primi giorni fui condotto ad ammirare la città nel suo insieme, e furono passate in rivista le sue larghe strade, i suoi sontuosi magazzini, le sue eleganti botteghe, i suoi principali edificizi. Le strade di Melbourne sono tutte dritte e parallele ed il colpo d'occhio riesce sempre graditissimo. La sera sono splendidamente illuminate a gas e l'effetto raddoppia [...]. La brama (del) non voler essere in nulla secondi si vede negli edificizi pubblici tutti edificati di granito e di una grandiosità che potrebbe essere invidiata dalle più antiche città europee [...]. (N)ella febbrile ricerca del solido e dell'utile, questo mirabile popolo di Melbourne non dimentica mai il bello»⁵. In un successivo rapporto Romano, a seguito di un primo sopralluogo al palazzo dell'Esposizione, in cui si accompagna al console cav. De Goyzenta, scrive al Ministro della Marina: «all'Italia sono assegnati tre locali spaziosi, ben situati e relativamente ben aerati [...]. Nonostante la sistemazione dei vari padiglioni non fosse ultimata⁶, l'inaugurazione della Mostra⁷ ebbe egualmente luogo nella data prefissata del 1 ottobre, «con lo spiegamento del gran pavese alle



La “Royal Exhibition Building” (*L'Illustrazione Italiana* 1880, n. 43)

8 del mattino, con la bandiera di Victoria alla maestra, dessa (questa) è l'inglese con la stella del sud ed una corona in campo bleù»⁸. La Royal Exhibition Hall, progettata dall'architetto Joseph Reed, con pianta a croce greca, si richiama “in modo eclettico” alle grandi cattedrali normanne e all'architettura del Rinascimento italiano, integrata dagli elementi propri del

⁵ Ivi, pp. 434-435.

⁶ La commissione austro-ungarica aveva già significato ufficialmente che per quella data non avrebbe potuto aprire la sua sezione, così anche le altre nazioni, meno che la Francia e la Germania; Ivi, p. 581.

⁷ L'Esposizione fu aperta dal marchese di Normanby, con i governatori dell'Australia meridionale, della Nuova Galles del Sud, dell'Australia occidentale e della Tasmania. Tutte le nazioni hanno risposto a questa chiamata: Germania, Inghilterra, Italia, Austria, Francia, Stati Uniti, Belgio, Svizzera, Indie, Giappone. L'Italia è presente con 900 espositori, fra cui primeggia Venezia. Dal discorso di Scarfatti, in *Esposizione...* op. cit., p. 6.

⁸ AUSMM, *Viaggio del r. Trasporto “Europa”. Relazione di Viaggio del Comandante Cesare Romano*, Melbourne 8 settembre 1880.

Rinascimento italiano, integrata dagli elementi propri dell'architettura "industriale", mutuata dalle precedenti esposizioni, inserita nella lista dei monumenti patrimonio dell'Unesco nel 2004, è la più antica sede di esposizione ancora esistente. Peculiare il rimando, negli elementi decorativi, alla natura australiana: la flora e la fauna rappresentano l'elemento di distinguo che caratterizza anche la fontana monumentale costruita nei giardini della stessa esposizione. Ancora una volta l'architettura svolge un ruolo di primo piano, strategicamente utilizzata ai fini della "messa in scena". La parte italiana della Mostra è descritta da Romano in uno speciale rapporto del 14 ottobre: «le due "corti" (padiglioni) assegnate all'Italia sono una accanto alla porta est e l'altra alla porta nord. La prima è quasi tutta consacrata alle belle arti e l'altra contiene oggetti artistici, armi e esposizioni dei nostri arsenali militari marittimi [...]. Gli altri oggetti esposti in questa corte a piano terreno sono marmi ed oggetti di vetro. La parte superiore è occupata da statue, pitture, disegni, fotografie e al centro superiormente alla porta vi è il "Genio di Franklin" del Monteverde che chiama l'ammirazione di tutti i visitatori;



L'inaugurazione dell' Esposizione Internazionale (L'Illustrazione Italiana 1880, n. 51)

nelle altre parti di questa galleria vi sono diversi oggetti di vetro di Venezia e mosaici di Roma assai convenientemente addobbati [...]. Un'altra corte situata accanto alla porta nord è tutta dedicata a prodotti industriali, ma è ancora lungi dall'essere pronta. La Mostra si chiuse il 30 aprile 1881»⁹. Ultimati i lavori, le giurie assegnano un ragguardevole numero di premi e riconoscimenti agli espositori italiani, e un primo premio a ciascun oggetto esposto dalla Regia Marina. L'Europa salpa dalla rada di Melbourne il 28 luglio 1881, portando in Patria viva gratitudine delle cordiali cortesie ricevute da tutti e, unitamente a una lusinghiera lettera di saluto del Governo di Victoria, il Comandante ne riceve una dalla piccola, operosa e agiata colonia italiana. Purtroppo il ritorno non è privo di insidie e pericoli, legati alla difficoltà della navigazione alquanto pericolosa nei mari di corallo con carte idrografiche imperfette ad attenuarne le conseguenze.

3. Conclusioni

Durante la navigazione, spesso nell'intreccio dei rapporti tra marinai, esploratori e missionari, la crociera si rivela luogo di incontro tra connazionali, punto d'osservazione per conoscere altri popoli e darne notizia al più vasto pubblico attraverso le relazioni di viaggio. La pratica nautica rappresenta ovviamente la prima preoccupazione dei marinai nelle lunghe navigazioni oceaniche, con la precisa volontà di chiarire il più possibile ogni dubbio sulle rotte tenute, le

⁹ Il Governo di Victoria aveva acquistato alcuni oggetti d'arte tra i quali il "Caino" di Duprè, il "Genio di Franklin" dello scultore Monteverde e l'Ultimo giorno di Pompei" del Borselli.

correnti incontrate, le osservazioni fatte; a queste si saldano, nei resoconti di viaggio, le descrizioni di Paesi lontani e di popoli sconosciuti con narrazioni indubbiamente più accessibili. La struttura dei racconti è imperniata sui due sensi della vista e dell'udito, in cui si concentra l'esperienza personale di un testimone di cose viste e di cose sapute da altri testimoni oculari degni di fede: *visa et audita* rappresenterebbero dunque, le sole "fonti" della narrazione. Il tipo di descrizione che più frequentemente troviamo nei resoconti di viaggio esaminati, si riferisce innanzitutto alle caratteristiche fisiche delle popolazioni conosciute, allargandosi spesso anche a comprendere, a seconda naturalmente della profondità dell'indagine posta in essere dall'osservatore narratore, gli usi e i costumi locali¹⁰. E, al di là delle curiosità antropologiche ed etnografiche, ritorna con insistenza nei resoconti di viaggio dei marinai osservatori la puntuale descrizione dei luoghi visitati. Il ricordo di Shanghai, del comandante Racchia della corvetta Principessa Clotilde, nel 1870; la descrizione della città di Batavia, nel resoconto del medico Santini imbarcato sulla corvetta Garibaldi (1879-1882); l'aspetto delle terre nel mar Rosso e nel golfo di Aden, dalla relazione del capitano di fregata Carlo De Amezega¹¹. Le motivazioni di esploratori, missionari, mercanti, militari, diplomatici e *leader* politici coinvolti appaiono eterogenee quanto i protagonisti stessi, e naturalmente in molti di loro coesistono ragioni diverse. Gli europei che nel 1880 intraprendono la conquista di nuovi territori, spesso rubricata come "espansione dell'Europa", hanno sulla natura e sugli uomini che incontrano un potere ben più grande di quello avuto vent'anni prima dai loro predecessori; essi possono svolgere il loro compito in condizioni di maggiore sicurezza e tranquillità. Le grandi opere pacifiche dell'ingegno umano, come questa alla quale è indissolubilmente legato il nome dell'ingegnere Luigi Negrelli, caratterizzano un'epoca, realizzando quel pensiero di *aperire terram gentibus*, non solo materialmente ma anche spiritualmente: l'Europa mediterranea e atlantica da un lato, e l'Asia meridionale e orientale dall'altro, fin dai tempi più antichi della loro storia, avevano cercato di farlo, instaurando legami di complementarità economica. Che poi il canale dovesse divenire insufficiente a sostenere l'incremento dei traffici è un'altra cosa; ma questa, come le vicende del secolo appena concluso, è storia recente, soprattutto per il fatto che in Oriente tutto è quadro d'eternità, dalle crociate ai nostri giorni non vi è che la conquista turca, ovvero il tempo di un istante per terre che hanno visto mille conquistatori. I trasporti moderni hanno cambiato il senso dell'avventura che si poteva provare quando si affrontava un lungo viaggio per visitare luoghi lontani ed esotici, senza porsi confini di spazio e di tempo, mettendo a repentaglio le proprie sostanze e la vita stessa per schiudere nuovi orizzonti. Purtroppo, il turismo di massa, ha preso il posto del viaggio in cui il viaggiatore riusciva a coltivare i sentimenti di curiosità, di avventura, di scoperta di un mondo passato e presente alla volta, dove l'occhio attento alle più minute occorrenze, agli incidenti, agli impedimenti, all'insidia degli uomini e degli elementi, restituiva il volto inedito dell'andar per via.

¹⁰ Si vedano i rapporti e le relazioni di viaggio in: AUSMM, Viaggio del r. Trasporto "Europa". Relazione di Viaggio del Comandante Cesare Romano, Melbourne 8 settembre 1880; AUSMM, *Viaggio del R. "Avviso Rapido" nel mar Rosso e nel golfo di Aden, Rapporto del Capitano di fregata Carlo De Amezega*, Civitavecchia 6 agosto 1879; AUSMM, *Viaggio della R. Corvetta "Vettor Pisani" da Brindisi a porto Said, Ismalia e Suez*, Rapporto di S. A. R. il Duca di Genova Tomaso di Savoia, Suez 24 aprile, 1879;

¹¹ AUSMM, *Viaggio del R. "Avviso Rapido" nel mar Rosso e nel golfo di Aden, Rapporto del Capitano di fregata Carlo De Amezega*, Civitavecchia 6 agosto 1879;