

VIA VIABILITÀ NEL MEDIOEVO

Un atlante europeo delle strade medievali non ha senso: molte regioni, certamente le più popolate, erano attraversate da una fitta rete di strade che collegavano tra loro le città e i numerosi borghi e castelli e gli altri insediamenti che punteggiavano specialmente le aree collinari.

Anzitutto occorre ricordare che nessun potentato di allora, laico o ecclesiastico, era in grado di organizzare strade a lunga percorrenza né, tanto meno, di distinguerle con un nome, come era stato nell'antichità per le grandi vie consolari romane o come avviene ai nostri giorni per le strade statali o le autostrade, contraddistinte se non da un nome almeno da un numero.

Il fatto che nel Medioevo fosse venuto meno l'uso del veicolo a ruote, che sembra quasi scomparire, e si viaggiasse a piedi o, solo i più ricchi, con una cavalcatura e che le merci si trasportassero con animali da soma non richiedeva alle strade particolari opere d'arte. Pochi e precari erano i ponti, sommario il manto stradale, semmai numerosi, in quantità quasi inverosimile, erano gli ospedali per aiutare i viandanti che si spostavano in maniera tanto precaria. Famosi sono rimasti ospizi posti nei tratti più difficili delle strade, come i valichi alpini, e, ovviamente, là dove si verificavano passaggi obbligati e/o convergenza di percorsi. In fatto di qualità del manufatto non vi era una grande differenza tra un tracciato battuto da viaggiatori di lunga percorrenza e una via di interesse regionale, se non addirittura locale. Insomma tra un sentiero e una strada importante del Medioevo non vi era la differenza qualitativa che oggi si registra tra il solito sentiero e un'autostrada. Data la capillarità dell'insediamento – in certe aree questo era più ricco che al presente – dobbiamo convenire che nel Medioevo la rete viaria seppure modesta era assai articolata. In questo reticolo di strade, di qualità relativamente modesta, non emergeva in maniera netta la viabilità a lunga percorrenza. Questa, nei documenti medievali, appare di solito ricordata in maniera così occasionale e frammentaria, magari con denominazioni diverse, da dare l'impressione che chi usava quel termine avesse soltanto l'idea della funzione itineraria di quel tratto di strada. In certe aree densamente abitate, addirittura, più che tentare l'individuazione di un specifica direttrice medievale, conviene vedervi la funzione di un «territorio-strada».

Un altro dato da sfatare riguardo alle strade del Medioevo è che esse fossero percorse unicamente da pellegrini, che certamente erano una componente non trascurabile nel variegato universo dei viandanti. Forse soltanto il cosiddetto «cammino di Santiago» poteva vantare, soprattutto nel tratto iberico, una specificità di strada di pellegrinaggio.

Ma le strade per Roma (romee o francigene che fossero), così come quelle che scendevano verso i porti della Puglia, erano percorse da un buon numero di mercanti e da chissà quanti altri individui con interessi diversi e locali.

Un viaggiatore del Medioevo che si accingeva a compiere un lungo viaggio, disponeva sicuramente di indicazioni sui luoghi da attraversare, ma, all'atto pratico, possiamo dire che «progettava» il percorso del suo viaggio. Piuttosto che individuare sulla carta d'Europa una rete viaria del Medioevo – che unendo tra loro le città di allora finirebbe per coincidere con le strade di oggi, salvo inevitabili e, tutto sommato, piccole varianti – è sembrato più opportuno dare delle tracce cartografiche degli itinerari che, in forma descrittiva (elenchi di luoghi di tappa) che individuare sulla carta d'Europa una rete viaria del Medioevo – che unendo tra loro le città di allora finirebbe per coincidere con le strade di oggi, salvo inevitabili e, tutto sommato, piccole varianti – è sembrato più opportuno dare delle tracce cartografiche degli itinerari che, in forma descrittiva (elenchi di luoghi di tappa) ci hanno lasciato alcuni viaggiatori medievali.

Italo Moretti