

**PIETRO DALENA, *Dalle vie Francesche alla Francigena. Crociati e pellegrini verso la Terrasanta*, Bari, Adda Editore, 2017, pp. 232.**

L'ampio spettro tematico all'interno del quale si inserisce la storiografia di Pietro Dalena, conosce una delle sue declinazioni più significative nelle complesse problematiche collegate alla viabilità medievale. I suoi numerosi studi sull'argomento costituiscono strumenti ormai imprescindibili per chi voglia esplorare le tematiche collegate alla strada nel Medioevo europeo. L'approccio fortemente innovativo degli studi di Pietro Dalena sulla viabilità medievale, infatti, ha consentito di travalicare l'aspetto meramente topografico, facendo della viabilità storica un potente catalizzatore di problematiche storiografiche di enorme interesse. La cosiddetta "Francigena del Sud" si configura, dall'osservatorio di Dalena, come un formidabile contenitore concettuale all'interno del quale verificare tesi e indicare nuove vie alla ricerca e l'autore approccia, per la prima volta, la questione in maniera complessiva, servendosi delle metodologie più avanzate della storiografia contemporanea, con il rigore scientifico che ne caratterizza il pluridecennale magistero. La *Premessa* traccia alcune delle motivazioni che sono alla base dell'ormai ventennale interesse mediatico per le grandi vie di pellegrinaggio e la risposta della comunità scientifica alle sollecitazioni da esso derivanti, giungendo fino al recentissimo *revival*, in coincidenza con la proclamazione dell'Anno nazionale dei cammini (il 2016). In questo contesto si colloca il risveglio dell'attenzione per il tratto meridionale della cosiddetta Francigena. L'autore sottolinea icasticamente come si faccia sempre più insistita tra improvvisati "esperti" la tentazione di manipolare in modo quantomeno temerario i dati della documentazione, al fine di piegare la storia agli interessi speculativi di case editrici o di comunità locali, arrivando al paradosso di giornalisti che tracciano in poche righe percorsi che nemmeno generazioni di archeologi e storici erano sin allora riusciti a individuare. Questa disposizione costituisce il pretesto genetico del volume che si pone l'obiettivo di ricondurre il discorso nell'alveo storiografico consono alla narrazione storica, fondata saldamente sui documenti e articolata sulla complessità che sfugge alle nocive banalizzazioni. La prima parte del volume si suddivide in tre capitoli. Il primo sintetizza lucidamente lo *status questionis* relativo alla denominazione del celebre Cammino, la cui fortuna è legata alle annotazioni dell'arcivescovo di Canterbury, Sigerico, che nel 990 partì dalla sua città per recarsi a Roma a ricevere il pallio arcivescovile. La letteratura scientifica sull'argomento ha finora sostanzialmente equiparato le denominazioni *francisca* e *francigena*, desunte dalle fonti letterarie e d'archivio, attribuendole all'itinerario percorso da Sigerico. Tale percorso, sulla base di testimonianze documentarie di *francische* e *francigene* a Sud di Roma, è stato prolungato fino alle regioni meridionali. La storiografia, tuttavia, si era finora sottratta al compito di fornire un senso storico a tali termini. L'autore, con un'intuizione di grande rilievo, fa chiarezza sul significato e sul senso di tale terminologia. Innanzitutto sottolinea come il cammino fosse noto nella Penisola, sin dal IX secolo, con il nome di via *francisca* (un itinerario la cui denominazione appare legata alla provenienza dell'utenza abituale, i *franci* carolingi, appunto) e una tale denominazione rimase in uso almeno fino all'XI secolo. L'autore nota come solo nel corso di questo secolo si abbiano le prime testimonianze di strade denominate "francigene". Sulla scorta di una raffinata analisi delle fonti, Dalena dimostra come l'aggettivo *francigeno* sia attribuito dei *franci* occidentali, in particolare dei normanni, indicando come al tramonto dell'XI secolo tale appellativo divenga consueto per designare tanto i franco-normanni quanto le vie da essi battute, vie che si connotano oramai principalmente come collettori del pellegrinaggio dei francigeni in Terrasanta. Ed è proprio in un tale contesto che le vie francigene vengono disseminate di ostelli, taverne, luoghi di riposo ma anche chiese, abbazie in cui operarono architetti e scultori francesi. Attraverso esse si incanalano leggende e credenze che segnarono i territori attraversati, fino al declino seguito alla caduta di Acri nel 1291. L'autore offre, di seguito, un quadro vivace della vicenda dei cammini di pellegrinaggio internazionale che attraversavano le regioni meridionali. In questo contesto emerge l'importanza del santuario garganico, e proprio nell'area garganica, nel 1024, si trovano attestate per la prima volta insieme le denominazioni francisca-francigena. Si tratta di una trascrizione del XVII secolo di un documento di dubbia autenticità ma che consente di dimostrare come in età moderna fosse consolidata la consuetudine di identificare *francigena* e *francisca*. Gli itinerari di pellegrinaggio per la Terrasanta mostrano come la "francigena del Sud" fosse l'estremo tratto di un unico grande collettore viario che dall'Europa del Nord conduceva ai porti pugliesi da dove ci si imbarcava per la Terrasanta. Il secondo capitolo tratta di un aspetto peculiare del fenomeno del pellegrinaggio armato, ovvero la diffusione in Europa del culto delle reliquie. Si trattava di un fenomeno antico che attraversa tutto l'alto Medioevo. In questo periodo l'accaparramento di reliquie divenne strumento fondamentale per rafforzare identità delle comunità locali, senza dimenticare le ricadute economiche indotte. Al tempo delle Crociate vi fu una proliferazione di tale pratica, con un interesse accentuato per il culto delle reliquie della Passione. In questo fenomeno si intrecciarono fede e pietà religiosa con ragioni economiche e politiche. La raffinata analisi delle fonti documentarie permette all'autore di indicare come, accanto all'interesse per la liberazione e alla difesa dei luoghi santi, a spingere i crociati al pellegrinaggio armato vi fosse una pulsione all'accaparramento di reliquie della Passione da traslare nelle sempre più floride città dell'Occidente al fine di aumentarne il prestigio. In questo contesto la conquista di Costantinopoli, vero scigno di *sacrae exuviae*, costituì il culmine del processo iniziato nel 1099. Il saccheggio del 1204 e le successive vicende dell'impero

latino di Costantinopoli, portarono nell'Occidente cristiano un fiume di reliquie della Passione, oltre che di ricchezze di ogni genere. Particelle delle preziose reliquie furono distribuite anche in Italia meridionale, corroborando identità cittadine e rafforzando il prestigio dei centri che le possedevano. Con il terzo capitolo Dalena provvede ad una documentata e minuziosa analisi dei diversi cammini per la Terrasanta. Tali itinerari conducevano sin dall'alto Medioevo al Santo Sepolcro e ai maggiori santuari delle cristianità occidentale. Con le Crociate si consolidano tre itinerari, due interamente terrestri attraverso l'Europa centro orientale o la Dalmazia fino a Costantinopoli e da qui in Palestina mentre il terzo, il più frequentato dai crociati franchi occidentali, conduceva dalle regioni del nord Europa a Roma e da qui ai porti pugliesi (che da ciò traevano numerosi benefici economici e sociali) da dove si faceva rotta per la Terrasanta. Le fonti odepatiche permettono di ricostruire, oltre agli itinerari, paesaggi, usi e mentalità che si snodavano lungo questi cammini. Di particolare interesse è la ricostruzione dell'itinerario seguito da Boemondo, figlio di Roberto il Guiscardo, personaggio per certi versi eccezionale che costruì, almeno in parte, le sue fortune partecipando alla prima crociata. La caduta di Acri nel 1291 segnò una cesura anche nelle dinamiche del pellegrinaggio in Terrasanta, sviluppando il fenomeno del pellegrinaggio sostitutivo nei santuari locali che riproducevano i luoghi della vita e della Passione del Signore. La seconda parte del volume si articola in ulteriori tre capitoli. Nel primo si passa in rassegna la rete viaria meridionale, partendo dall'alto Medioevo, che si giovò di quanto rimaneva delle antiche consolari romane sulle quali si innervò una fitta viabilità secondaria organica al territorio e lungo le quali si muovevano pellegrini, eserciti e mercanti. Su questa impalcatura si organizzò anche la viabilità in età normanna, presidiata da imponenti fortezze e punteggiata da città che trassero le loro fortune anche dall'ubicazione lungo tali arterie. L'età sveva non apportò rilevanti sviluppi alla viabilità precedente. Più complessa la politica stradale dei sovrani angioini che promossero il controllo del territorio attraverso la vigilanza lungo le strade e i passi, istituendo una serie di funzionari addetti alla sicurezza, con speciali poteri giurisdizionali, allo scopo di contrastare le rapine che rendevano poco sicuri i viaggi nel regno e costituivano un freno alla crescente economia di mercato. In coincidenza con la Guerra del Vespro il sistema di comunicazioni terrestri conobbe un graduale decadimento anche per la corruzione dei funzionari nei confronti dei quali i sovrani adottarono provvedimenti durissimi. A questa azione di contrasto non corrispose un'analoga preoccupazione per la creazione di nuove infrastrutture, anche a causa dell'orografia delle aree appenniniche del regno. La carenza di strade carrozzabili si manifesta come fenomeno di lunga durata che attraversa il Mezzogiorno fino al XIX secolo. Una situazione, questa, comune a tante aree dell'Italia centrosettentrionale, almeno fino alla metà del XIII secolo quando, anche spinti dalle esigenze pressanti dei ricchi mercanti, i comuni cominciarono ad occuparsi in maniera stabile della viabilità incentivando anche la navigazione fluviale. Il quinto capitolo è dedicato ai mezzi di trasporto, innanzitutto a quei carri che faticosamente percorrevano le strade del Sud. Mezzo di trasporto più comune erano le bestie da soma, estremamente adatte a trasportare barili e sacchi lungo gli impervi sentieri montani del regno. Se navi di ogni genere attraversavano, agili, i mari del regno, rarissime erano le imbarcazioni che risalivano i fiumi del Mezzogiorno. Una tale carenza fu ben presente ad Alfonso d'Aragona che individuò in tale mancanza la ragione principale dell'arretratezza delle aree periferiche del regno, la Calabria in particolare, tanto da fargli concepire l'idea, straordinaria quanto utopica, di realizzare un canale che collegasse i due mari principiando da Sibari sullo Jonio e terminando a Cetraro sul Tirreno. L'ultimo capitolo focalizza l'attenzione sui luoghi di assistenza e di ricovero che segnavano il sistema viario del Mezzogiorno medievale. Le fonti medievali fanno ricorso a diversi termini –*hospitale, hospitium, domus, xenodochium*– per indicare enti preposti all'accoglienza dei viandanti e dei pellegrini che intraprendevano spesso viaggi disagiati verso mete lontane. Si trattava di che fungevano spesso allo stesso tempo da luogo di ricovero e di assistenza per i malati. Furono, innanzitutto, i grandi monasteri meridionali a tessere l'estesa rete assistenziale che si stendeva lungo le vie del Mezzogiorno, rete ampliata in connessione alla grande epopea dei pellegrinaggi in Terrasanta per intervento degli ordini cavallereschi, che ebbero numerose *domus* e dipendenze nel *Regnum Siciliae*, in una vicenda complessa che Pietro Dalena ricostruisce con vigoroso acume storiografico. Tra i secoli XIII e XIV con l'avvento dei nuovi ordini (francescani, domenicani) la geografia dell'assistenza e dell'ospitalità tende a concentrarsi nelle città. Le elevate rendite di tali istituti contribuirono alla decadenza del tradizionale sistema di ospitalità e accoglienza religioso, in particolare nel corso del XIV secolo. Nelle città tuttavia, continuavano a prosperare le strutture assistenziali e ospedaliere cui diedero notevole impulso pie associazioni di laici accanto agli ordini mendicanti e a confraternite di chierici, che con la loro organizzazione infermieristica e i loro principi morali, rappresentano le origini del sistema ospedaliero moderno. In conclusione possiamo dire che la via Francigena del Sud costituisca per Pietro Dalena quasi un pretesto per penetrare gli articolati mondi medievali, una sorta di grimaldello per accedere a regioni storiografiche spesso inesplorate. L'affresco tracciato da Pietro Dalena, oltre a offrire acquisizioni storiografiche fondamentali, mostra in maniera esemplare come non si possa trattare il tema della strada senza parlare di altro, dall'ambiente all'insediamento antropico, dalle identità culturali alle produzioni agricole, dalla cultura scritta ai commerci, dall'alimentazione alla mentalità, ovvero dell'uomo nella sua affascinante e talvolta tormentata complessità.