

La Via Appia Traiana nel medioevo

Di Renato Stopani

L'anno 333 un anonimo pellegrino di Burdigala (l'attuale Bordeaux) si mosse dalla sua città per recarsi in pellegrinaggio in Terrasanta. Utilizzando l'ancora efficiente rete stradale con cui Roma aveva innervato l' Impero, effettuò il suo lungo viaggio percorrendo la via Domitia da Tolosa ad Arles, per superare poi le Alpi al valico del Moncenisio e digradare quindi nella pianura padana. Qui si immise nella via Postumia che lo condusse sino ad Aquileia da dove proseguì in direzione di Costantinopoli con un percorso che lo portò ad attraversare diagonalmente tutta la penisola balcanica. Attraversato il Bosforo, l'itinerario, sempre utilizzando vie consolari, si svolse per la penisola anatolica e quindi per la Siria consentendo di arrivare infine all'agognata meta di Gerusalemme.

E' possibile ricostruire con precisione il percorso seguito dall'anonimo pellegrino grazie a una memoria scritta da lui lasciata : l' "Itinerarium a Burdigala Jerusalem usque", nel quale sono elencate in dettagliata successione le numerose tappe del viaggio, rappresentate di volta in volta da : "mansiones" (stazioni di pernottamento), "mutationes" (tappe necessarie al cambio dei cavalli) e "civitates" (città).

La stessa fonte ci dice anche che diversa fu la via del ritorno poiché il pio viandante burdigalense, giunto a Costantinopoli, alla balcanica "via diagonalis" preferì la via Egnatia per cui, transitando per la Grecia e quindi per l'Epiro, arrivò al canale d'Otranto, attraversato il quale approdò sulle coste della penisola salentina, dove faceva capo il tracciato della via Appia Traiana, la più grandiosa opera di ingegneria stradale realizzata dai Romani, che con un percorso rapido e diretto collegava l'Urbe alle coste adriatiche meridionali.

L' "Itinerarium", riportando anche per il tratto italiano il susseguirsi delle tappe con l'indicazione delle distanze in miglia, rappresenta la principale fonte di cui disponiamo per ricostruire il tracciato dell'Appia Traiana, e permette altresì di constatare, attraverso il confronto con fonti itinerarie del XII secolo, la "longue durée" della direttrice dell'antica via, che continuò ad incanalare per tutto il medioevo i transiti da Roma verso le coste pugliesi.

Realizzata tra il 108 e il 110 d.C. per iniziativa dell'imperatore Traiano, la strada che dal sovrano prenderà nome, nacque per rispondere alle esigenze della nuova situazione politico-militare dell'inizio del II secolo, che sempre più richiedeva di trasferire con celerità truppe oltre i confini d'Italia, donde la necessità di collegamenti veloci con i principali porti d'imbarco, specie con quelli posti nel settore più meridionale del litorale adriatico, sorta di ponte proteso verso la Grecia e l'Oriente.

A Benevento, dove iniziava il nuovo tracciato che affrontava il superamento della dorsale appenninica (invece di evitare di valicarla, come faceva con un percorso più lungo la via Appia), a costruzione ultimata, nel 114 d.C., venne eretto un grande arco trionfale dedicato all'imperatore. Tra i più insigni monumenti della romanità, l'arco celebrò convenientemente la grandiosa opera civile e militare voluta da Traiano, per realizzare la

quale, specie nel tratto appenninico, si rese necessario costruire ponti e viadotti di notevole impegno.

L'Appia Traiana fu il manufatto che più di ogni altro rispecchiò i caratteri "nuovi" della viabilità romana. La via, perfettamente inserita nel sistema di circolazione di tipo radiale che faceva capo a Roma, collegò infatti l'Urbe a Brindisi con un itinerario unitario e veloce che, come una moderna autostrada, non si preoccupò di toccare centri anche importanti situati in prossimità del percorso, né di aggirare gli ostacoli naturali rappresentati dalla complessa morfologia dell'Appennino nel tratto fra Benevento e Canosa, ma puntò rapidamente e con determinazione al traguardo finale: le coste pugliesi. Soprattutto la "Traiana" rappresentò, per il mondo antico, il punto di arrivo nell'arte di costruire strade, per l'uso delle tecniche più evolute e per il largo impiego di ponti, tagliate e sopraelevazioni al fine di raddrizzare ed abbreviare i percorsi. Ciò permise di realizzare una strada dall'andamento per gran parte artificiale che, lungi dal sottomettersi all'ambiente naturale, come facevano i vecchi tracciati viari, si imponeva allo stesso, modificandolo in una certa misura.

Una significativa testimonianza della fama che l'imperatore Traiano acquisì grazie alle efficaci innovazioni portate a compimento durante il suo regno nel settore della viabilità, si trova in una fonte inaspettata: il "De Methodo Medicinæ" di Galeno (IX, 8). Allo scopo di evidenziare con una similitudine presa dalla realtà quotidiana gli aspetti innovativi della sistemazione metodica da lui proposta nel campo della medicina, Galeno rapportò la sua opera a quella di Traiano, il quale aveva rifatto le vecchie vie d'Italia ...sopraelevandole con viadotti e lastricandole, facendole sgombrare da ogni inciampo e dotandole di ponti, abbreviando il percorso dove risultava eccessivamente lungo, operando delle tagliate per portare in basso la strada dov'era troppo erta, evitando di attraversare zone montane, selvose e desertiche e preferendo i luoghi abitati".

Sulla base dei luoghi di sosta menzionati dagli antichi "Itineraria" e dei non pochi, e spesso monumentali, resti dei manufatti della strada, è possibile ricostruire con sufficiente approssimazione il percorso della via Appia Traiana. Da Benevento, ove aveva inizio il computo delle miglia, la strada si indirizzava verso il fiume Calore, che superava mediante il "Ponte Valentino", di cui rimangono le due spalle a grosse bozze di calcare (le arcate, in laterizio, sono medievali). Quindi puntava verso la "mutatio" di "Forum Novum" (l'attuale Forno Nuovo) e procedeva verso nord-est, superando tre affluenti del Calore con altrettanti ponti, uno dei quali (il cosiddetto "Ponte delle Chianche") conserva ancora alcune delle sei arcate di cui constava. Procedendo nella stessa direzione incontrava poi la "mutatio" di "Aequum Tuticum", corrispondente all'odierna Masseria Sant'Eleuterio, dove si incrociava con la via "Herculia", proveniente dalla Lucania. Raggiungeva quindi il crinale appenninico dove, a quasi mille metri di altitudine, trovava la "mutatio Aquilonis" (l'attuale Masseria San Vito), iniziando poi a digradare verso il Tavoliere.

Il successivo luogo di sosta era rappresentato dalla "Civitas Aecae", che sorgeva non lontano da Troia, sorta nel medioevo proprio lungo il tracciato della Traiana, che costituì l'asse longitudinale dell'abitato. Il percorso proseguiva verso la "mutatio Ad Pirum", che doveva trovarsi non lontano dalla Masseria Pozzorsogno, e attraversava poi il largo letto del torrente Cervaro con un ponte di dimensioni colossali (doveva constare di non meno

di trenta piloni), le cui rovine sono visibili a nord della Masseria Ponte Rotto. Quindi si dirigeva verso Ordona (l'antica "Civitas Herdoniae"), dove superava l'alveo del torrente Carapelle con un altro ponte, di cui restano solo alcune arcate: si trattava del manufatto più grandioso di tutta l'Appia Traiana, essendo in realtà un viadotto che per oltre quattrocento metri serviva a mantenere la strada a un livello superiore a quello del terreno circostante.

Oltre Ordona la strada puntava in direzione dell'attuale Cerignola, nei cui pressi si trovava la "mutatio Undecimum" e proseguiva poi verso Canosa ("Civitas Canusio"), superando il fiume Ofanto con un ponte di cui restano tracce incorporate nella muratura di una successiva costruzione di età medievale.

I successivi punti di sosta erano costituiti dalla "mutatio ad Quintodecimo", che dovrebbe localizzarsi in corrispondenza della Masseria Quadrone, e dalla "Civitas Rubos", che corrisponde evidentemente alla moderna Ruvo, oltrepassata la quale la strada deviava verso est in direzione di Bitonto, la città erede della romana "mutatio Butontones".

Alla "mutatio" di Bitonto l'Appia Traiana si biforcava: un percorso raggiungeva il porto di "Egnatia" con un tracciato interno che transitava per gli attuali centri di Ceglie, Rutigliano, Conversano e Monopoli, località tutte eredi di altrettante "stationes".

L'altro ramo, che ben presto prese il sopravvento, teneva invece un percorso costiero: puntava direttamente su Bari ("Civitas Barium") e proseguiva poi lungo il litorale per arrivare egualmente a Egnatia, il porto che per secoli costituì il punto d'imbarco più usato per l'Oriente, tanto da dar nome alla via che aveva inizio al di là del canale d'Otranto e che, per l'Epiro, la Macedonia e la Tracia, giungeva a Costantinopoli.

L'Appia Traiana, comunque, proseguiva il suo cammino e, oltre Egnatia, sempre tenendo un percorso litoraneo, incontrava la "mutatio Ad Decimum" (Torre San Leonardo), poi la "mansio Speluncas" (Torre Santa Sabina), e raggiungeva infine Brindisi, concludendo il suo itinerario dinanzi al porto, nel punto ove venne innalzata la coppia di grandi torri gemelle che si ritiene tenessero sospeso un fanale-faro.

Per tutta la tarda antichità, nonostante le vicende traumatiche legate alle invasioni barbariche e l'impoverimento progressivo della vita economica e sociale, l'Appia Traiana continuò a costituire, con la via Appia e la via Latina, l'asse delle comunicazioni stradali dell'Italia meridionale. Non mancano al riguardo le testimonianze: al tempo della guerra greco-gotica, ad esempio, Procopio parla del tratto della via compreso fra Brindisi e Canosa e stima a cinque giornate il tempo per percorrerlo. Ed ancora nel VII secolo la strada doveva essere praticabile, se per essa sappiamo si mosse l'imperatore Costantino III, soprannominato in Italia Costante II.

Nell'alto medioevo si assisterà però a una lenta ma ineluttabile disgregazione delle strutture logistiche legate alla via, per l'affermarsi di un genere di vita dai bisogni elementari, basato sull'autosussistenza e sulla conseguente limitazione degli scambi, fenomeni che produssero effetti negativi sulla viabilità, specie su quella a più ampi orizzonti. Comunque, anche se con modifiche talvolta non lievi nel suo tracciato, a seguito del nuovo assetto territoriale, l'Appia Traiana continuò a incardinare le esigenze,

sia pur diminuite, dei transiti e dei traffici a lunga percorrenza. Il percorso erede dell'antica via, come in genere tutta la viabilità altomedievale, dovette caratterizzarsi per la sua "fluidità", e i magnifici rettifili non di rado furono sostituiti da fasci di vie convergenti su punti nodali, corrispondenti a valichi, ad attraversamenti di corsi d'acqua (dove naturalmente venivano sfruttati preesistenti manufatti romani), a località dove era possibile fruire dei servizi offerti da una qualche struttura ricettiva o assistenziale.

Come è ampiamente documentato per l'Italia centro-settentrionale, a partire almeno dal IX secolo le linee di transito preferenziali per i collegamenti a vasto raggio, anche nell'Italia a sud di Roma, vennero denominate "via Francesca" o "via Francigena", con chiaro riferimento all'origine oltralpina dei percorsi. Addirittura la prima attestazione dell'odonimo "via Francigena" riguarda proprio un tratto dell'Appia Traiana nella sua versione medievale : è in un documento del gennaio 1024 (il cosiddetto "Privilegium Baiulorum Imperialium"), nel quale vengono confermati ed ampliati i confini del territorio di Troia. Nel tracciare la linea di demarcazione, il privilegio dice infatti: "...tendit ad montem Aratum, et transit usque ad stratam Bovini, ed inde ad fraxinum et ficum sicut descendit et ferit ad viam francigenam".

Per tutto il medioevo, infatti, i transiti di tutti coloro che avevano per meta le coste pugliesi erano convogliati nella direttrice dell'Appia Traiana, vero e proprio collettore degli itinerari che si sviluppavano per ambiti sovraregionali. Una significativa testimonianza di questa funzione svolta dalla via è offerta da Fazio degli Uberti nel suo Dittamondo, quando il poeta immagina di effettuare un viaggio attraverso l'Italia, con la scorta di Giulio Solino, l'autore dei "Collectanea rerum memorabilium", vissuto nel III secolo d.C.. I due iniziano il loro cammino da Roma e si dirigono verso sud, per poi risalire la penisola che, come dice Fazio, "tien forcelluta la coda" (Dittamondo, IV, v.64). Orbene, se esaminiamo la successione dei luoghi che vengono via via ricordati, emerge chiaramente che ci si muove seguendo un itinerario che ripropone il percorso della via Appia e poi quello dell'Appia Traiana.

Dopo essersi immessi "per quella fabbricata e lunga strada / che fa parlare di Vergilio assai" (Dittamondo, IV, vv.5-6), Fazio e Solino puntano in direzione delle coste pugliesi seguendo sostanzialmente il percorso dell'Appia Traiana, come lasciano intendere, oltre al riferimento alla "Terra di lavoro", tradizionale confine tra Puglia e Campania, i due centri dove vien fatta sosta : Benevento e Arpi, l'antica città tra Foggia e Lucera (Dittamondo, IV, vv.56-59) :

"A presso questo, prendemmo la via

cercando Puglia e Terra di lavoro,

le novità notando ch'io udia.

In Arpi e Benevento fei dimoro"

La Puglia del poeta corrisponde in realtà a gran parte dell'Italia meridionale, come si evince dalle località menzionate seguendo un percorso litoraneo da ovest ad est. Ma quando viene ripreso il cammino, mantenendo una decisione direzione verso nord,

l'itinerario propone di nuovo la direttrice dell'Appia Traiana, con il percorso Brindisi-Bari-Monte Sant'Angelo, con riferimento peraltro alle due maggiori mete di pellegrinaggio della Puglia : San Michele Arcangelo sul monte Gargano e San Nicola di Bari (Dittamondo, IV, vv.88-99) :

"Ma non cercammo senza molti affanni

Isquillaci e Taranto e Brandizio,

perché v'en malandrin da tutti inganni.

In quella parte ci fu dato indizio

Che Bari v'era presso, ond'io divoto

Di Nicolao visitai l'ospizio.

Similmente, quando ci fu noto

Monte Galganeo, la dov'è Sant'Agnolo,

infino a lui non mi parve ire in voto.

Con lo studio che fa la tela il ragnolo,

Ci studiavam per quel cammino alpestro

E passavam or questo or quel rigagnolo"

Questi ultimi versi del Dittamondo ci richiamano ai mutati caratteri dell'antica via. Già nella tarda età imperiale, infatti, quelli che erano stati i valori positivi del sistema viario romano (regolarità dei percorsi, monodirezionalità, rapidità degli spostamenti) erano stati sempre più giudicati negativamente, per la facilità di raggiungimento delle località servite dalle strade, in occasione delle ricorrenti scorrerie da parte dei barbari.

Alla decadenza e all'abbandono di tanti centri era seguito uno spostamento dell'asse poleografico, che non di rado aveva portato all'impaludamento delle zone costiere e di tante aree pianeggianti e di fondo valle; contemporaneamente si era verificato un mutamento delle modalità insediative che aveva privilegiato gli ambienti di altura. In questo nuovo assetto del territorio si era così formato un sistema viario essenzialmente collinare e frammentario, che serviva in prevalenza per i collegamenti a orizzonti limitati, ma che veniva anche usato dalla viabilità sovraregionale. La persistenza nel tempo dei percorsi di antiche consolari, come l'Appia Traiana, va quindi riferita, non tanto al manufatto strada, che sovente scomparve o venne addirittura intenzionalmente smantellato, quanto all'asse direzionale della via, che era sostanzialmente mantenuto dai nuovi (e assai più modesti) tracciati, espressione delle più limitate esigenze del transito.

Graduale fu l'affermazione dell'itinerario medievale dell'Appia Traiana come percorso per i transiti ad ampio orizzonte. L'insicurezza regnante in taluni tratti, dato il complesso quadro politico del Mezzogiorno, l'insufficienza delle strutture ricettivo-assistenziali, la faticosità del viaggio a motivo della carente manutenzione delle strade, a sud di Roma

consigliavano non di rado di optare per la via marittima, con una navigazione costiera di cabotaggio, alternata a segmenti di tracciato terrestre.

Nel loro pellegrinaggio a Gerusalemme sceglieranno così, oltre Roma, un itinerario per gran parte marittimo, sia il vescovo Arculfo (670 circa), sia San Willibaldo /723-726). Il primo, raggiunta Terracina, usando presumibilmente la via Appia, s'imbarcherà in quel porto, cabotando le coste tirreniche sino a raggiungere Messina, da dove salperà per Costantinopoli.

Eguale il viaggio via mare di San Willibaldo inizierà da Terracina e seguirà una rotta costiera che farà approdare il santo, nell'ordine, a Napoli, Reggio, Catania e Siracusa, punto di partenza, quest'ultimo, per la Terrasanta.

A partire dal IX secolo inizia ad essere documentato l'uso per intero del percorso terrestre da parte dei pellegrini che, oltre Roma, proseguivano il loro viaggio per recarsi anche a Gerusalemme.

Ne dà testimonianza l' "Itinerarium Bernardi monachi Franci", compiuto tra l'867 e l'870. Con due suoi "fratribus in devotione caritatis", tali "Stephanus ispanus" e Teodemondo del monastero beneventano di San Vincenzo, il monaco francese Bernardo si dipartì da Roma, dopo aver ricevuto la benedizione dal papa Nicola I.

Dalle tappe menzionate nell' "Itinerarium" (la grotta dell'Arcangelo sul Gargano, Bari e Taranto) ne inferiamo che i tre monaci, dopo aver usato la via Appia o la Latina-Casilina ed essere giunti a Benevento, dovettero seguire la direttrice dell'Appia Traiana, distaccandosene soltanto per raggiungere il Santuario di San Michele, che è detto trovarsi "sub uno lapide, super quem sunt quercus glandi". Da Bari, definita "civitas Sarracinorum" (in quegli anni faceva infatti parte di un emirato arabo costituitosi tra Puglia e Lucania), i tre pellegrini raggiunsero Taranto, dove s'imbarcarono, utilizzando l'antica via "per compendium" che raccordava l'Appia Traiana all'antico terminale della via Appia.

Risale presso a poco agli stessi anni dell'itinerario del monaco Bernardo un'altra testimonianza, di diversa natura, che attesta però anch'essa l'uso del percorso terrestre da Roma alle coste pugliesi. Si tratta della spedizione effettuata dal vescovo di Pistoia, Oschisi, alla testa di un contingente toscano al seguito dell'imperatore Lodovico II, diretto contro gli arabi che si erano attestati, si è visto, in Puglia. Il "Chronicon Casinense", che ricorda l'impresa, così si esprime: "Tuscani autem, cum populo qui de ultra veniunt, per Romam veniant ad Pontem Curvum, inde Capuam et per Beneventum descendant nobis obviam Lucera octavi kalendas Aprilis".

I riferimenti itinerari non lasciano dubbi : utilizzando la via già allora chiamata "francisca", gli armati giunsero a Lucera il 25 marzo 866 e l'anno successivo posero l'assedio a Bari, che conquistarono solo nel febbraio dell'871.

Con l'inizio del secondo millennio, col diffuso rifiorire della spiritualità, il movimento dei pellegrinaggi ai luoghi santi della Cristianità conobbe un prodigioso sviluppo. Più indizi confermano il sempre più frequente uso dell'itinerario terrestre da parte dei pellegrini

diretti in Terrasanta. Ci riferiamo, ad esempio, alla documentata attività ospedaliera svolta dal monastero di Montecassino (esso stesso, peraltro, meta di pellegrinaggi), nonché all'opera di manutenzione della via Latina-Casilina portata avanti dai monaci, almeno nel tratto di strada che attraversava la "Terra Sancti Benedicti". Oppure al ruolo che andava acquisendo Benevento, non solo come attrezzato punto di sosta, ma anche come centro religioso che conservava prestigiose reliquie : di San Bartolomeo, di San Mercurio, di Sant'Eliano e di numerosi altri martiri e confessori venerati nella chiesa di Santa Sofia. E' significativo anche che il percorso si costellasse di centri minori di pellegrinaggio, sorti con il favore dei duchi longobardi: a Canosa (reliquie di San Sabino), a Lucera (San Bardo), a Lesina (i Santi Primiano e Firmiano), a Brindisi (San Leucio), a Oria (i Santi Crisanto e Daria).

Poi, tra la fine dell'XI secolo e l'inizio del XII, con le prime Crociate, tutto il sud d'Italia sarà investito da una intensa corrente di transiti e il sistema viario imperniato su quella che è ormai ovunque chiamata "via Francesca" o "via Francigena" si consoliderà ulteriormente e la Puglia, per il cospicuo transito di uomini e di merci facenti capo ai suoi porti, andrà assumendo il ruolo di primo intermediario tra l'Occidente e il Levante. Reso sicuro dalla "pax normanna", il percorso erede dell'Appia Traiana diverrà l'itinerario terrestre privilegiato dai contingenti crociati per giungere ai porti pugliesi.

Nel 1095 è Pietro l'Eremita che, di ritorno da Gerusalemme, sbarca a Bari e si porta rapidamente a Roma. L'anno successivo è Fulcherio di Chartres che, assieme ad altri pellegrini, transita da Lucca, raggiunge Roma e prosegue poi sino a Bari, "civitas optima", non solo per il suo porto, ma anche perché nel 1087, nella "Ecclesia Beati Nicholai" sono state traslate le reliquie del vescovo di Mira e i pellegrini, prima di salpare per la Terrasanta, sono ora soliti impetrare la sua benedizione contro le insidie del mare.

Nel 1101 è il principe Guglielmo che si muove dalla Francia con il suo esercito crociato, percorre longitudinalmente tutta la penisola italiana e giunge a Brindisi, dove s'imbarca per Valona, optando anch'egli, oltre il canale d'Otranto, per il cammino più lungo attraverso la "terra Bulgariorum"²¹. Di poco posteriore è la testimonianza dell'anglosassone Saewulf, che nella sua "Certa relatio de situ Jerusalem", all'inizio del viaggio via mare, ricorda significativamente tutti i principali porti pugliesi.

La Puglia era ormai divenuta il "normale" punto di partenza per la Terrasanta, come conferma San Totonio (1080-1160) nella memoria del suo pellegrinaggio a Gerusalemme, quando accennando ai centri portuali del litorale adriatico, rileva che nella costa pugliese si trova un numero di porti di gran lunga superiore a quello della restante costa sino a Venezia: "...primus portus qui dicitur Leuke (Santa Maria di Leuca), deinde portus qui dicitur Ottrente (Otranto), deinde portus de Liche (Lecce). Deinde portus de Brandiz (Brindisi), deinde portus de Monople (Monopoli), deinde portus Sancti Nicholai de Bar" (Bari), deinde portus de Trane (Trani), deinde portus de Barlet (Barletta), deinde portus de Sipont (Siponto), deinde portus de Biste (Vieste), deinde portus de Tremuli (Tremoli), qui est ultimus portus de Apulia".

Nel XII secolo le fonti documentarie si fanno più ricche di dati riguardo agli itinerari, il che ci consente di ricostruire con maggiore attendibilità il percorso terrestre a sud di Roma e di rilevare puntualmente l'uso della viabilità medievale sovrappostasi al tracciato dell'Appia

Traiana. Particolarmente ricchi di dettagli risultano due resoconti di viaggio : l'odeporico dell'abate islandese Nikulas di Munkathvera, che nel 1154 si recò in pellegrinaggio a Roma e a Gerusalemme, e la "memoria" del re di Francia Filippo Augusto, di ritorno dalla terza Crociata nel 1191.

L'abate Nikulas percorse l'itinerario completo della via Francigena, dalle Alpi alla Puglia. Oltre Roma usò il tracciato della via Casilina, come si evince dalle località di cui fa menzione : "(T)usculum" (Tuscolo, cioè Grottaferrata), "Florenciusborg" (Ferentino, la città di San Fiorenzo), "Separansborg" (Ceprano), "Akvinaborg" (Aquino), "Germanusborg" (San Germano, denominazione medievale di Cassino), "Kapa" (Capua). A due giorni di viaggio da quest'ultima località è ricordata "Benevent", considerata "la maggiore città dell'Apulia", e quindi "Sepont" (Siponto), che è detta essere sotto "Mikjàsfall" (Monte San Michele): evidente l'uso della direttrice Traiana, con la diversione per il santuario micaelico. Oltre Siponto il percorso si snoda lungo il litorale, riallacciandosi così al tracciato della Traiana; sono infatti ricordate: "Barl" (Barletta), "Tran" (Trani), "Bissenuborg" (Bisceglie), "Màlfetaborg" (Molfetta), "Jùvent" (Giovinazzo), "Bar" (Bari dove, è detto, "riposa San Nicola"), "Manupl" (Monopoli) e "Brandeis" (Brindisi).

Ancor più ricca di dati in ordine all'itinerario è il documento del re di Francia Filippo Augusto, che nel 1191, proveniente dalla Terrasanta, salpò con il suo esercito dall'isola di Corfù, diretto alle coste pugliesi. Il sovrano sbarcò a Otranto "sextus idus Octobri", iniziando il viaggio via terra che lo riporterà in patria, dove giunse "paulo ante Natale Domini". Da Otranto Filippo Augusto arrivò alla "civitatem episcopalem que dicitur La Liche" (Lecce) e quindi a "La Petrole" (San Nicola di Petrola, porto di Ostuni). Il percorso successivo si svolgerà lungo il litorale transitando per i porti di "Monople civitatem episcopalem" (Monopoli), "Bar civitatem episcopalem" (Bari), "Trane" (Trani) e "Barlet" (Barletta). Poi punterà verso l'interno toccando, nell'ordine, "Sale" (Salpi), "Sanctus Laurentius de Carminian" (San Lorenzo in Carminiano) e "Truie" (Troia), fino a giungere a "Sanctus Luctredus" (Sant'Eleuterio") dove, viene annotato, "deficit Apulia et incipit Terra laboris". Come si può notare il percorso ripropone sostanzialmente l'itinerario dell'Appia Traiana, tanto che la località successivamente menzionata è la "Beneventanam civitatem archiepiscopalem ubi requiescit corpus sancti Bartholomei apostoli".

Oltre Benevento il sovrano proseguirà per Capua, per poi immettersi nella Latina-Casilina, transitare per Cassino, Aquino, Frosinone, Anagni e Artena, e raggiungere quindi Roma, dove verrà ricevuto dal pontefice Celestino III "cum summo honore et reverencia".

A riprova dell'importanza acquisita dalla versione medievale dell'Appia Traiana, un itinerario non più ricordato con tale denominazione, essendo ormai invalso anche per esso l'odonomo "via Francigena", termine divenuto sinonimo di "strada a lunga percorrenza", sta la documentata presenza nei punti nodali del percorso delle "magioni" degli ordini ospitalieri nati in Terrasanta all'epoca della prima Crociata. Strutture ricettive e assistenziali non dovevano certo mancare anche precedentemente, specie nei centri maggiori, ma a partire dal XII secolo, per la diffusa presenza delle congregazioni ospitaliere, si assisterà alla trasformazione dell'itinerario in un vero e proprio asse attrezzato.

Oltre a svolgere un'attività assistenziale, di ospitalità ed anche di protezione armata dei pellegrini, gli ordini ospitalieri si distinsero per l'efficienza della loro organizzazione economica, che produceva ricchezza da trasferire, assieme agli uomini, in Terrasanta. La loro unità di base fu la "precettoria" (chiamata anche "magione" o "domus"), struttura economica per lo più a carattere agricolo, ma anche polo religioso e punto organizzativo della vita dei "fratres" dell'ordine. Per lo stretto legame che ebbero con Gerusalemme e con le vie che incanalavano il flusso dei pellegrini, si comprende perchè gli insediamenti degli ordini ospitalieri si addensassero nel tratto più meridionale della via Francigena, ove peraltro si trovava la successione dei porti d'imbarco per la Terrasanta.

L' "ordo fratrum Hospitaliorum Hierosoljmitanorum", come si denominava la congregazione degli Ospitalieri di San Giovanni di Gerusalemme, aveva addirittura in Barletta uno dei quattro "Priorati" dell'ordine, e sue precettorie erano a Bari, Molfetta, Brindisi, Otranto e Taranto. Tradizionalmente riferito a Ruggero, secondogenito di Roberto il Guiscardo, lo spedale gerosolimitano di Molfetta sorgeva presso il Santuario della Madonna dei Martiri, ove si custodivano le reliquie dei Crociati che erano morti eroicamente in Terrasanta. Era costituito da due corpi di fabbrica disposti ai lati del santuario, uno dei quali, ancora integro, ci fa vedere come era organizzato strutturalmente uno spedale medievale : constava di una lunga corsia nella quale due ordini di pilastri quadrangolari dividevano l'ambiente in tre navate coperte con volte a botte.

Più numerose erano le precettorie dei Templari, presenti a Barletta, Brindisi, Bari, Molfetta, Manfredonia, Monopoli, Giovinazzo, Ruvo, Trani, Terlizzi, Salpi, Lecce e Venosa. Particolarmente importante fu la precettoria di Brindisi, come testimonia il cosiddetto "Portico dei Templari", una costruzione dal rigoroso impianto architettonico, che consta di due arcate sestiacute, con volte a crociera, costolonate e realizzate in bicromia. Nel porto di Brindisi erano solite svernare le navi dell'ordine, che venivano riparate nei cantieri, onde essere pronte per le partenze dei primi convogli in primavera.

La Puglia rivestiva un'importanza notevolissima per i Templari, per i suoi numerosi porti adatti a ospitare le grosse navi che andavano in Terrasanta, ma anche per la possibilità di reperire localmente i vettovagliamenti con cui rifornire i "fratres" dell'ordine che operavano in Oriente. Non a caso alcune grandi precettorie, come quelle di Lecce e di Venosa, si caratterizzarono per la loro cospicua produzione cerealicola, frutto di un'economia di tipo latifondistico che utilizzava il lavoro di salariati.

Diffuso era anche l'ordine dei cavalieri Teutonici, che aveva precettorie a Brindisi, a Siponto, Vico Garganico, Andria, Barletta, Monopoli, Lecce e Molfetta³⁰. A Siponto, oltre al grande edificio ove venivano accolti e assistiti i pellegrini, della magione dei "Fratres Alamagnorum" rimane la romanica chiesa di San Leonardo, riecheggiante moduli pisani nei ricorsi di arcature cieche che ne decorano le pareti e l'abside.

Vi erano infine i "Cavalieri dell'Ordine e milizia di San Lazzaro in Gerusalemme", dediti all'assistenza dei lebbrosi. Essi erano presenti nei principali nodi stradali: a Benevento, a Troia, a San Lorenzo in Carminiano e a Barletta, località quest'ultima nella quale avevano un'imponente magione, come dimostrano i resti di una grande chiesa duecentesca

posta all'estremità ovest della città. La presenza di tutti i principali ordini ospitalieri della Cristianità faceva di Barletta una sorta di "bourg monastique", per usare la felice espressione coniata da R.Hyacinthe, poiché la dislocazione delle varie magioni svolse un ruolo determinante nello sviluppo urbanistico della città.

All'inizio dell'XI secolo, la vigorosa ripresa del flusso dei pellegrini diretti in Terrasanta, assieme al successivo fenomeno delle spedizioni crociate, furono i fattori alla base della grande fioritura della vita sociale ed economica nelle aree attraversate dall'itinerario francigeno formatosi sulla direttrice dell'Appia Traiana. Grazie ai transiti sempre più intensi si animarono infatti i commerci e si verificò una rinascita della civiltà urbana che tra l'altro portò, in Puglia, all'emergere di nuovi porti. Il periodo di prosperità che ebbe inizio è ancor oggi dimostrato dalle diffuse realizzazioni dell'architettura romanica religiosa, frutto di una vera e propria gara in cui si cimentarono le città grandi e piccole, che nella costruzione delle proprie cattedrali rafforzarono il proprio sentimento di identità collettiva, testimoniando nel contempo la fede e la ricchezza delle comunità che le aveva espresse. Non a caso nei centri portuali pugliesi le cattedrali si ubicheranno spesso ai margini degli abitati, sull'orlo della scogliera, perché costituissero un punto di riferimento per chi giungeva dal mare.

Le produzioni dei più vivaci centri di cultura artistica della Cristianità occidentale ebbero modo, per il tramite della via Francigena, di diffondersi e di giungere sino alla "Finisterre d'Italie", come con una felice espressione è stata definita la penisola salentina. Qui le maestranze locali seppero assorbire e rielaborare originalmente gli elementi provenienti dalle varie culture, fondendoli con una tradizione costruttiva in precedenza influenzata particolarmente da Bisanzio. Particolarmente significativi saranno, ad esempio, i reiterati tentativi dei "magistri" pugliesi di innestare il sistema centrale nell'impianto longitudinale (vedi la cattedrale vecchia di Molfetta e quella di San Sabino a Canosa), soluzione che consentiva di adottare la copertura a cupole, consolidata nella tradizione locale, anche nelle chiese basilicali a tre navate, in una sorta di incontro tra Occidente ed Oriente.

Se nelle prime espressioni del romanico l'influsso di Bisanzio è ancora prevalente, specie nella scultura e negli arredi sacri (cibori, amboni, troni vescovili), con il XII secolo si avrà la piena maturazione dei fermenti acquisiti grazie ai sempre più frequenti rapporti con i centri di produzione artistica italiani e d'oltralpe resi possibili dall'aumentata intensità dei transiti di pellegrini e crociati che s'imbarcavano nei porti pugliesi.

Faranno così la loro comparsa una serie di innovazioni strutturali di provenienza lombarda e oltrapina : vedi il San Nicola di Bari, che riecheggia il Duomo di Modena nella presenza dei matronei e nell'alternarsi di colonne e pilastri a fascio nella divisione delle tre navate. Riflettono i caratteri del romanico padano anche la cattedrale di Bitonto, che riproduce a scala ridotta il modello nicolaiano, e in minor misura la cattedrale di Trani, che costituisce un po' il simbolo dell'eclettismo del romanico pugliese, con la sua slanciata mole che nella tribuna, affacciata sul mare, innalza tre absidi rassomiglianti a torri.

Si rifece a modelli diversi la cattedrale di Troia, una grande realizzazione che rappresentò per la Puglia settentrionale (la Capitanata) un monumento egemone. Evidentissimo è infatti nella costruzione l'influsso della cultura architettonica pisana, nella divisione interna

a colonnati con capitelli d'ispirazione classica e nell'apparato decorativo esterno, dove appaiono ricorsi di arcature cieche iscriventi losanghe gradonate. Il gusto di ornare in siffatto modo la struttura muraria esterna delle chiese verrà infatti adottato da altri edifici della Capitanata (dalle chiese di Siponto – la cattedrale e la chiesa di San Leonardo - alla chiesa di Santa Maria Maggiore a Monte Sant'Angelo) e farà la sua comparsa anche nella Cattedrale di Benevento.

Comunque in quel XII secolo che, specie in Puglia, costituì indubbiamente il periodo più creativo e vitale del romanico, non mancarono maestranze che continuarono ad adottare schemi tradizionali, come testimonia esemplarmente il tempietto di Boemondo a Canosa, sacello eretto tra il 1111 e il 1118 per ospitare la salma del figlio di Roberto il Guiscardo, Boemondo da Taranto, morto alla prima Crociata. Preziosamente rivestito di marmi, il piccolo edificio, a pianta centrale e con absidiola, è concluso da una cupoletta racchiusa da un'edicola ornata da colonnine intervallate a finestre : evidente il richiamo a modelli orientali, così come chiara l'intenzione di alludere al tempietto gerosolimitano del Santo Sepolcro.

All'inizio del secolo scorso Jean Bédier dimostrò in qual misura l'organizzazione culturale dei pellegrinaggi avesse implicato la diffusione delle vicende narrate nelle "Chansons de geste".

Le vie percorse dai pellegrini veicolarono infatti le leggende dei paladini e dei romanzi cavallereschi, tanto che non a caso nelle imprese degli eroi cristiani spesso troviamo riferimenti agli itinerari delle "peregrinationes maiores".

Le gesta di Carlomagno e dei paladini, così come quelle di re Artù e della "materia di Bretagna" servivano nel medioevo a qualificare valori altissimi : la fede, la sete del martirio, la fedeltà a un sovrano terrestre simbolo e vicario di quello celeste. Lo stesso San Francesco soleva chiamare i suoi frati "cavalieri della Tavola Rotonda" e indicava loro il modello dei paladini, che si erano guadagnati la gloria combattendo, perché anch'essi con l'esercizio della disciplina minoritica tendessero alla gloria eterna. Dante, poi, con un'immagine di sapore feudale, definisce i pellegrini "le genti che vanno al servizio dell'Altissimo", e considera quindi la "peregrinatio" non come un semplice atto pietistico o penitenziale, ma come un impegno di lotta per l'affermazione della Chiesa.

Naturalmente anche i percorsi che a sud di Roma portavano ai punti d'imbarco per la Terrasanta contribuirono alla diffusione delle tematiche e dei personaggi delle "Chansons de geste". Lo testimoniano gli stessi Cantari, con i frequenti accenni che in essi troviamo ai porti pugliesi, visti come terminali degli itinerari terrestri. Così, ad esempio nella "Chevalerie d'Ogier de Danemarche", le cui vicende si svolgono per buona parte in Italia, Carlomagno, che deve incontrarsi con il re saraceno Karaeus, compie un viaggio da Roma ad Otranto:

"Dusque a Rome, de nient ne fina;

Vint a Otrante, ou Daraeus trova." (vv.942-943)

E più volte nello stesso poema vengono ricordati, e magnificati, i porti della Puglia e le navi che vi si trovano :

"Cel grant naville qu'il on en Pulle mis" (v.317)

"A Bar en Pulle est li navie grant;

Tant i a barges e dromons e calans,

Et galieres et escipes corrant,

Tote mer covre tant est l'estoire grant." (vv.2324-2327)

Lungo la via che nel medioevo riproponeva il percorso dell'Appia Traiana anche il territorio conserva molteplici testimonianze (di carattere toponomastico, architettonico e figurativo) che attestano la funzione svolta dalla strada in ordine alla diffusione delle storie narrate nella letteratura cavalleresca.

Personaggi delle "Chansons" sono ad esempio raffigurati, assieme a leggende arabe e a storie del Nuovo e del Vecchio Testamento, nell' "immenso tappeto" che costituisce il pavimento a mosaico della cattedrale di Otranto, la città portuale pugliese che fu uno dei punti d'imbarco privilegiati per la Terrasanta. Concluso tra il 1163 e il 1165 l'opera venne commissionata dall'arcivescovo Jonata al prete Pantaleone, alla guida di un folto gruppo di maestranze assai esperte. Tra le numerose scene che compongono quella sorta di "koiné" culturale tra Oriente e Occidente che risulta essere il pavimento musivo, ve ne è una tratta dal "Livre d'Artus", in cui si mostra la lotta del "rex Arturus", armato di una grande clava, contro Losanna.

E' andata invece perduta la principale testimonianza figurativa del XII secolo che attestava la diffusione della leggenda di Roncisvalle in Italia, che si trovava nel pavimento a mosaico del Duomo di Brindisi. La radicale ricostruzione della chiesa, che seguì i danni causati da due successivi terremoti nel 1743 e nel 1858, ha praticamente cancellato l'opera, della quale possediamo dei disegni eseguiti dallo Schultz nel 1860, che rappresentano scene della battaglia. E' chiaro che l'idea di raccontare nel pavimento della cattedrale brindisina i fatti della gloriosa rotta di Roncisvalle sia da collegare con la ricorrente presenza nel porto pugliese di quei Crociati che andavano in Terrasanta per combattere quegli stessi nemici a cui avevano dovuto soccombere Rolando e Ulivieri.

Un culto che potrebbe essere detto agiografico, poggiante su fatti narrati nei Cantari e su veri o falsi sepolcri e reliquie si riscontra, dicevamo, lungo l'intero percorso che conduceva ai punti d'imbarco dei pellegrini e dei Crociati. Si spiega così perché le vicende di Orlando e dei paladini si siano radicate localmente e abbiano dato vita a solide e radicate tradizioni.

Una di queste è rappresentata dal collegamento alle narrazioni leggendarie dell'epica carolingia dei monumenti megalitici delle località pugliesi gravitanti sulle vie seguite dai

pellegrini. Nel territorio di Bisceglie, sulla strada per Corato, si trova ad esempio la cosiddetta "Chianca dei Paladini", un'imponente cella formata da grandi lastre calcaree, che in realtà dovette servire in età neolitica da sepolcro. Un altro dolmen di foggia simile è in località Montalbano, nei pressi della Masseria Ottava, al confine tra Ostuni e Fasano : anch'esso è riferito ai Paladini, così come quello prossimo alla gravina di Leucaspide, che la tradizione locale vuole che servisse anticamente per tavola, quando i Paladini "imbandivano feste e banchetti per celebrare le vittorie che riportavano sui Pagani".

Anche la "Centopietre" di Patù, a sud di Otranto, in provincia di Lecce, è rapportata all'epica carolingia. Si tratta di un basso edificio a pianta rettangolare costruito in età altomedievale utilizzando i blocchi megalitici provenienti dai resti della cinta muraria della vicina città messapica di Vereto. La leggenda popolare vuole che il monumento sia stato eretto, appunto con cento pietre, per fungere da sepolcro per un capitano dell'esercito di Carlo Magno, tale Siminiano, ucciso a tradimento dai Saraceni.

Infine nei dintorni di Taranto esistono le "Sorgenti di Carlo Magno": si narra che quando il sovrano con il suo esercito "attraversava la valle dell'Idro, assetato ed esasperato per l'aridità del luogo, abbia inferto con la sua spada un colpo contro la roccia e, come per incanto, le acque zampillarono". E' solo uno dei tanti esempi di riferimento al ciclo epico carolingio di cui è ricca la toponomastica pugliese, testimonianza del radicamento dei temi orlandiani nella memoria collettiva.

Per tutto il Duecento la viabilità terrestre nel Mezzogiorno d'Italia continuerà ad avere nell'itinerario della via Francigena da Benevento alla Puglia il suo principale asse di scorrimento. Per quanto però attiene al pellegrinaggio in Terrasanta, anche a motivo del miglioramento della navigazione marittima, sempre più i porti pugliesi subirono la concorrenza delle rotte tirreniche transitanti per lo stretto di Messina e facenti scalo ai porti della Sicilia orientale. Tornerà ad essere preferito, per la sua comodità e celerità, il viaggio interamente via mare, e in particolare assurgerà a sempre maggiore importanza il porto di Messina, magnificato già nel XII secolo dai geografi arabi. "E' il più meraviglioso fra quanti scali marittimi esistono", dirà Ibn Gubayr, cui farà eco Al Idrisi: "il porto è un'autentica meraviglia e se ne fa un gran parlare in tutto il mondo".

A "Messin in Sicilia", evidentemente inteso come il principale punto di imbarco e sbarco dei pellegrini, non a caso fa scalo l'itinerario, tutto marittimo, proposto da quella sorta di guida contenuta negli "Annales Stadenses" (metà del XIII secolo) che, per effettuare il "trans mare iter versus Hierusalem" prevede da "Messin ad Akkaran (San Giovanni d'Acri)" un viaggio per nave dalla durata di "14 diebus et totidem noctibus inter Orientem et Austrum, magis tam ad Orientem".

Ed è anche significativo che nelle mappe di cui è composto l' "Iter de Londinio in Terram Sanctam" di Matthew Paris (1253), oltre alla successione dei porti pugliesi, a partire da "Otronte ki est en chef de Poille", venga dato grande rilievo alla raffigurazione della Sicilia ("Trinacria, l'ile de Secilia"), e si accenni anche alla sua funzione di scalo per la Terrasanta ("ci arriva le cute Ric quant vint de la Terreseinte"). Nell'elencazione delle principali città dell'isola, poi, non è casuale che vengano annotati i porti della costa orientale con, in

primo luogo, Messina ("la cité de Meschines"), e poi "Chastel, Saarracuse, Catainne, Trapes". Del resto già l'ebreo Binyamin da Tudela nel suo "Sefer Massa'ot" (Itinerario), del 1172-1173, descrivendo il lungo viaggio che dalla Navarra lo aveva portato in Terrasanta e in Egitto, attraverso l'Italia e la Grecia, aveva avuto modo di osservare che "a Messina, che sorge sulla punta estrema della Sicilia...si raccolgono per lo più i pellegrini diretti a Gerusalemme, essendo questo il miglior punto per traghettare". Il rabbi Binyamin, che transitò per Messina al suo ritorno, giungendovi da Damietta, dopo una navigazione di venti giorni, all'andata era però salpato da Brindisi, facendo scalo, prima ad Otranto, quindi all'isola di Corfù, per poi proseguire il suo viaggio via terra sino a Cristopoli ("Kaballa").

Il percorso della via Francigena nell'Italia meridionale nel corso del XIV secolo cesserà di essere uno dei principali gangli del sistema di circolazione legato al pellegrinaggio in Terrasanta. L'ulteriore affinamento delle tecniche legate alla navigazione marittima e l'incontrastato predominio di Venezia nelle rotte dirette in Levante, faranno preferire la Serenissima come punto d'imbarco per coloro che intendevano recarsi in Terrasanta.

Addirittura quei pellegrini che univano il pellegrinaggio romano con quello di Gerusalemme, dopo essere stati a Roma sceglievano di risalire la penisola onde imbarcarsi a Venezia. Lo fece, ad esempio, nel 1432 Bertrandon de la Broquière, com'egli riporta nel suo "Voyage d'Outremer". Ed egualmente, nel 1480, un anonimo pellegrino francese, di ritorno via mare dalla Terrasanta, desideroso di recarsi "ad limina Beati Petri", eviterà di approdare in un qualche porto pugliese per poi giungere a Roma percorrendo la tratta meridionale della via Francigena; preferirà sbarcare a Venezia, portarsi poi a Loreto (che stava diventando un'altra "peregrinatio maior") e quindi, utilizzando la via Flaminia, raggiungere Roma da nord.

I veneziani arriveranno in pratica a monopolizzare i viaggi in Terrasanta e organizzeranno un regolare traffico di pellegrini a scadenze precise (le "mude", i convogli di più navi, partivano nei mesi di marzo e di settembre), con tariffe che in un certo senso anticipavano il "tutto compreso" delle moderne crociere poiché, oltre al viaggio, prevedevano il vitto e l'alloggio durante il soggiorno in Terrasanta, nonché il pagamento dei pedaggi e di ogni altra spesa.

Non a caso le fonti documentarie del pellegrinaggio gerosolimitano, a partire dal Trecento parlano puntualmente di imbarchi da Venezia o, più raramente, da un qualche porto del litorale adriatico centro-settentrionale, ma sempre comunque su navi veneziane. Francesco Suriano, che ci ha lasciato uno dei più ricchi resoconti di viaggio al Santo Sepolcro, nell'esporre le ragioni per le quali "più facilmente se vada da Venetia in terra sancta, che da qualunque parte de la Italia, e forse Christianitade", affermerà che sussistevano almeno cinque fondati motivi per preferire il porto veneziano, ma soprattutto stava il fatto che "nulla natione è tanto sicurata da pyrati et ladri maritimi quanto la Veneta".

Rimanendo sempre di più escluso dalle principali correnti di transito, il Mezzogiorno d'Italia andrà incontro, anche riguardo agli itinerari di pellegrinaggio, ad un processo di regionalizzazione che farà venir meno tutti quei benefici che, a partire dall'XI secolo,

avevano fatto seguito all'ininterrotto e sempre crescente flusso di pellegrini e poi di crociati.

L'intenso movimento di uomini, di merci e di idee, oltre a favorire lo sviluppo della marineria locale e a sollecitare la nascita di strutture produttive assai efficienti e dagli orizzonti sovraregionali come ad esempio quelle legate alle magioni degli ordini ospitalieri, aveva implicato una generalizzata fioritura della vita sociale ed economica.

Si può quindi affermare che tra i fattori che determinarono la crisi politica, economica e demografica del Mezzogiorno iniziata nel Trecento, è anche da annoverare il mutamento intervenuto nelle correnti di transito del pellegrinaggio in Terrasanta.

Accentuata dalle ricorrenti calamità che segnarono quel secolo (carestie ed epidemie), la crisi si riflesse, a sua volta, sulle comunicazioni, portando ad una contrazione dell'entità dei traffici portuali e dei transiti lungo gli itinerari terrestri, come quello costituito dal segmento meridionale della via Francigena, spesso evitati questi ultimi anche a motivo dell'aumentata loro pericolosità, dato il rischio di imbattersi, come dicono le fonti dell'epoca, in "mali homines, fures et latrones".

In una situazione generale dominata da un diffuso malessere sociale e da una serpeggiante inquietudine religiosa, è comprensibile come il Mezzogiorno angioino nel basso medioevo sia stato invece interessato da un vero e proprio proliferare di santuari locali, per lo più nelle mani del clero secolare, sui quali non a caso si riversarono le indulgenze papali, che ne favorirono la crescita. Tagliati fuori dalle rotte delle "peregrinationes maiores" e al massimo usati come punti di attracco per i rifornimenti delle navi, i porti del Meridione, come le vie un tempo percorse dai pellegrini "palmieri" e dai crociati, sempre più si limitarono a servire i circuiti dei pellegrinaggi minori legati al culto di Santi patronali o di qualche santuario rurale, con una conseguente "provincializzazione" del pellegrinaggio stesso, anche per gli aspetti culturali ed economici legati al transito dei pellegrini.

Renato Stopani

Direttore del Centro Studi Romei di Firenze