

ILARIA SABBATINI¹

LE AREE DI STRADA DELLA LUCCHESIA TRA VIA CASSIOLA E VIA BIBULCA. UN APPROCCIO STORICO

1. Storia e viaggio nell'iterazione del rito

«La storia stradale dell'Europa, prima del XVIII secolo, resta ancora quasi tutta da scrivere». Con queste parole Marc Bloch rilevava come lo studio sistematico della società occidentale intesa nella sua dimensione mobile fosse un argomento lontano dall'essere esaurito (Bloch, 1939, p. 416). La sua osservazione è ancora in gran parte attuale e assume particolare risalto di fronte al grande vigore turistico raggiunto dalle vie di pellegrinaggio e dalla relativa pratica dei cammini. Da diversi anni, infatti, giovani e meno giovani si mettono sui vari itinerari e li percorrono in un'ottica che coniuga l'idea di un'esperienza di formazione interiore con l'aspirazione a "camminare sulla Storia".

La società postmoderna ha interrotto la tradizionale trasmissione della memoria lasciando un vuoto che si comincia a sentire il bisogno di colmare. Questo vale in particolare per la riscoperta del pellegrinaggio e per l'interesse che si va sviluppando verso gli itinerari storico-culturali. Simili fenomeni non nascono dal nulla ma si configurano come riappropriazione di un'appartenenza che possa restituire all'individuo uno spazio esistenziale e un senso storico. In altre parole, nel percorrere la via Francigena o il cammino di Santiago si compie, più o meno consapevolmente, un atto di memoria alla ricerca di una continuità con il passato.

Del resto, da un punto di vista strettamente antropologico, il rito trae la sua forza proprio dall'iterazione di una prassi: nella replica delle azioni passate l'atto rituale trova la sua stessa ragione d'essere (Lanternari, 1997, pp. 240: 248-249). Ripercorrere il medesimo itinerario che si compie da secoli, conferisce a chi si mette in cammino l'impressione di immettersi nel flusso della Storia, di legarsi a coloro che lo hanno preceduto e che lo seguiranno. In qualche modo chi intraprende questa pratica si sente partecipe e non semplice spettatore della Storia. Il fatto di assumere il ruolo di viandante lungo un determinato cammino perpetua il mito di quell'esperienza e la proietta nel futuro.

Il problema che si pone lo storico di fronte a questo fenomeno consiste nella distanza tra la narrazione idealizzata del pellegrinaggio e l'evidenza documentaria che risulta dalle carte d'archivio. Il nuovo pellegrino manifesta spesso la convinzione di poter ripercorrere un itinerario secolare sugli stessi percorsi e negli stessi modi degli antichi predecessori. In realtà, quando viene storicizzato attraverso il vaglio di un'analisi scientifica, il fenomeno del pellegrinaggio si rivela assai più complesso di quanto si potesse pensare. Il punto caldo della questione è capire se i due approcci concorrenti – quello esperienziale e quello scientifico – possano effettivamente convergere ed eventualmente in quale misura.

¹ Research Fellow SISMEEL (Società Internazionale per lo Studio del Medioevo Latino), Responsabile Scientifica del Progetto ARVO (Archivio Digitale del Volto Santo).

2. Il problema dello storico

La percezione di poter ripercorrere oggi gli itinerari secolari delle vie di pellegrinaggio è solo parzialmente vera, poiché nel tempo il sistema viario ha subito grosse trasformazioni passando da un modello radiale, come quello delle vie consolari di età romana, al modello reticolare che caratterizzò il medioevo europeo. Giuseppe Sergi, a proposito del rapporto fra strade e società, rilevava come l'esistenza delle strade avesse una genesi molteplice e stratificata il che spiega perché la rete viaria medievale si configurasse come un ventaglio di varianti e derivazioni rispetto all'asse centrale di origine più antica (Sergi, 2000, pp. 3-12; Szabò, 1986, pp. 27-36).

Occorre inoltre parlare delle motivazioni che spingevano le persone a viaggiare nel medioevo. In generale si ha un concetto piuttosto idealizzato delle tipologie umane che percorsero le vie dei grandi santuari del passato. In realtà ciò che suggeriscono i trattati e le fonti è una considerazione ambivalente della figura del pellegrino poiché la stessa pratica dell'itineranza poneva gli uomini temporaneamente al di fuori della società.

Le ragioni che spingevano un viaggiatore a mettersi in cammino verso una meta di culto potevano essere molteplici e non tutte erano giustificate dallo slancio di pietà religiosa. Si andava in pellegrinaggio per tre motivi: *pro voto*, *devotionis causa*, ed *ex poenitentia*. L'assolvimento di un voto e la devozione a un luogo implicavano una libera scelta di carattere religioso, viceversa il pellegrinaggio penitenziale si configurava come obbligo imposto dall'autorità nel caso di colpe particolarmente gravi (Sabbatini, 2011).

È dunque ovvio che il quadro si complicherebbe quando si considera che i pellegrini non erano semplicemente pii viaggiatori alla ricerca di una meta e di un'esperienza, ma potevano essere malfattori che scontavano un esilio imposto dalle autorità oppure malati che chiedevano una grazia o scioglievano un voto. Va poi considerato che non erano solo i pellegrini a viaggiare: spesso capitava che un mercante svolgesse la sua attività fermandosi presso i santuari famosi o viceversa che un pellegrinaggio si portasse dietro delle merci nell'eventualità di poterle vendere. Vi erano poi i pellegrinaggi vicari, svolti da persone che affrontavano il viaggio per conto di terzi in cambio di un pagamento o altri benefici (Sensi, 1977-1978). I viaggiatori che percorrevano queste strade potevano quindi essere mercanti o feudatari, militari o pellegrini e i pellegrini stessi potevano viaggiare per denaro o altri compensi (Gazzini, 2002).

La grande ondata d'interesse provocata dal giubileo del 2000 ha dato adito al tentativo di indicare con certezza la percorrenza delle vie di pellegrinaggio italiane come se fosse possibile disporre di strumenti che in realtà non abbiamo. Quello che però sfugge a molti è il fatto che si è diffusa, in particolare sulla Francigena, un'idea riduttiva rispetto al sistema dei pellegrinaggi italiani, molto più ricco di potenzialità di quello finora proposto.

3. Conoscenza del fenomeno

Riguardo alle vie di pellegrinaggio sa alcune cose certe ma, in genere, le indicazioni che si possono desumere dai diari dei viaggiatori sono diverse da come si immaginano. Il vescovo Sigerico, nel suo *Itinerario*, non si sofferma a spiegare da quale strada è passato ma elenca le stazioni di posta di cui si è servito: *mansiones* e *submansiones*. Osservando il testo si nota immediatamente una successione di nomi, organizzati gerarchicamente, a indicare le tappe del percorso durante il ritorno verso Canterbury (Sigerico, 1999, pp. 47-55). Non compare nessuna digressione, nessuna descrizione, nessuna narrazione se non una nuda e semplice elencazione così com'era tipico degli *itineraria* classici che fornivano le indicazioni circa le vie di terra e le rotte di mare da seguire (Sabbatini, 2009, pp. 21-33).

A partire dal secolo XI, dopo alterne fortune, la pratica del pellegrinaggio diventò un fenomeno as-

sai diffuso nell'Occidente cristiano medievale. La mobilità e la crescita demografica che caratterizzarono la società comportarono un movimento di espansione di cui le crociate furono solo uno degli aspetti più appariscenti. Con la rinascita dei commerci le istituzioni civili e religiose congiunsero gli sforzi per facilitare le comunicazioni attraverso la manutenzione stradale e lo sviluppo di un sistema di punti di sosta.

La via Francigena, com'è risaputo, era un sistema di percorrenze che collegava longitudinalmente l'Italia partendo dal Monviso fino ad arrivare a Roma. Il percorso che seguiva non era identificato da una o più strade in senso moderno bensì da una serie di tappe dove si incrociavano i vari itinerari. Lo storico Giuseppe Sergi ha indicato la via Francigena come "area di strada": questa definizione è molto utile ai fini dell'approccio storiografico perché non indica grandi vie internazionali e percorsi nettamente disegnabili, che nel medioevo non esistevano più, bensì il territorio condizionato dalle strade (Sergi, 1981; Toubert, 1997, pp. 150, 219; Sergi, 2000, pp. 3-12).

Paolo Diacono (†799), lo storico dei longobardi, individuava il punto topico della via Francigena nel monte Bardone, corrispondente all'attuale passo della Cisa sull'appennino tosco-emiliano (Paolo Diacono, 1985, VII, 58). Tale percorrenza pare avallata fin dall'*Itinerario Antonino* che documenta con certezza la presenza della strada di collegamento tra Parma e Lucca da cui poi era possibile raggiungere Luni. Il testo però, collocabile tra il III e il IV secolo, riferisce esclusivamente il punto di partenza e il punto di arrivo senza identificare alcun percorso specifico (*Itinerarium Antonini*, 1848, nn. 284, 289; Storchi, 2008, pp. 104-105).

Quando ai Longobardi si sostituirono i Franchi, anche la loro strada divenne la strada dei Franchi ed è in questo senso che vanno interpretate le attestazioni documentarie del toponimo Francigena. *Francigena*, infatti, non è un nome come quello attribuito alle vie consolari romane ma un aggettivo che qualche autore, correttamente, traduce con *francesca* o *romea*. Per la prima volta la via è definita "francisca" in un atto dell'876 riguardante il monastero di San Salvatore sul Monte Amiata (*Codex diplomaticus amiatinus*, 1974, p. 332). Intorno al 1114 Donazione la cita nella *Vita Mathildis* a proposito della fuga di Enrico VI di fronte alle truppe normanne. L'imperatore aveva occupato Roma nel 1083, costringendo Gregorio VII a rifugiarsi a Castel Sant'Angelo. Dopo alcuni mesi di assedio il Papa chiamò in soccorso i normanni di Roberto il Guiscardo: questi sbaragliarono l'imperatore che fuggì lungo la strada francigena, tornando di là dai monti (Donizone, 2016, p. 140).

In epoca carolingia, prima dello smembramento dell'impero centrale, la cura delle strade veniva incoraggiata dall'autorità stessa. Del resto tale pratica si appoggiava a una preesistente tradizione di tutela del sistema viario. Il *Digesto* giustiniano dedicava quattro capitoli alla manutenzione stradale (*Corpus iuris civilis*, 1872, pp. 878-881) e il longobardo Liutprando vietava l'ulteriore danneggiamento delle strade romane. Con l'avvento dei carolingi fu Pipino a ristabilire il rispetto dell'antica consuetudine che disciplinava il restauro delle strade e dei ponti. La politica di tutela stradale, sia d'acqua che di terra, ebbe una ripresa durante la rinascenza carolingia ma fu abbandonata nel corso del IX secolo (Szabó, 1975, p. 141). Il *Capitulare de functionibus publicis* dell'820 stabiliva che se i privati si prendevano cura del mantenimento dei ponti allora potevano riscuotere il pedaggio (MGH, *Leges*, t. I, p. 229). Il punto chiave della questione, che si trattasse di epoca romana o di età medievale, era sempre lo stesso: l'esistenza o meno di un'autorità statale – o comunque di un potere sufficientemente organizzato – che si potesse occupare della manutenzione delle strade e delle loro infrastrutture.

4. Questioni metodologiche

Esiste un approccio specifico per individuare il tracciato di una percorrenza. Tale metodologia considera come fonti di riferimento la situazione geomorfologica, le fonti scritte, i tracciati, i manufatti e le infrastrutture connessi con la via, il tessuto insediativo sotteso alla strada e infine la toponomasti-

ca dei luoghi (Patitucci, Uggeri, 2007, p. 324). In linea generale le zone collinari e montane sono più stabili delle altre e, a parte fenomeni specifici, non si registrano grosse trasformazioni del paesaggio tra l'età medievale e quella moderna. Viceversa grosse variazioni si registrano lungo le linee di costa, in alcune aree lagunari, nei corsi inferiori dei fiumi e nelle pianure alluvionali. L'aumento della piovosità alla fine del VI secolo provocò dissesti tali da causare l'impaludamento di alcune delle aree dove era venuta meno la manutenzione (Paolo Diacono, 1985, III, 23). Molte terre tornarono ad essere coltivate solo con l'intervento dei benedettini e la loro attività di disboscamento e bonifica. Il regime dei fiumi era instabile, per questo motivo la viabilità altomedievale individuava percorsi di crinale o di mezza costa. Si ritornò a percorrere i fondivalle dal XIII secolo in poi, quando questi furono bonificati e messi a coltura e quando i commerci ritornarono a espandersi.

Se si cercassero fonti scritte riguardo al sistema stradale nell'alto medioevo, non si avrebbe successo poiché non vi era interesse a segnalarle né da parte del potere centrale né da parte dei poteri locali. Le uniche indicazioni che si possono rintracciare sono quelle riguardanti la definizione dei confini e delle proprietà terriere poiché le strade servivano da punto di riferimento. Ciò che è impossibile capire da queste fonti è l'importanza del tracciato giacché non distinguono tra vie consolari e strade di campagna. Un'altra fonte importante sono i diari dei viaggiatori ma dobbiamo registrare delle forti differenze a seconda dei luoghi di destinazione. Per Gerusalemme sono registrati moltissimi testi diaristici lungo lo scorrere dei secoli; per Compostela esiste il *Liber Sancti Jacobi* che indica con una certa precisione un percorso, una liturgia e un intero sistema simbolico; nel caso di Roma i diari e le descrizioni viarie invece scarseggiano.

Poiché rispetto all'età romana era decaduta la prassi della manutenzione, le infrastrutture stradali erano legate alle necessità essenziali: il passaggio dei fiumi, il superamento dei valichi e il ricovero dei viaggiatori. Le *stationes* stradali romane erano scomparse a seguito della dissoluzione del potere centrale mentre erano rimasti in piedi alcuni ponti che restaurati continuavano ad essere utilizzati (Moscà, 1990-91, pp. 339-348).

Le pievi, nel caso dell'Italia centro settentrionale, rappresentano un altro elemento da prendere in considerazione per lo studio della viabilità antica. Esse furono strutture religiose di fondamentale importanza per quanto riguardava l'organizzazione ecclesiastica e amministrativa del territorio, di conseguenza ebbero nel tempo un ruolo nel sistema di strutturazione viaria. Nelle pievi il popolo doveva ascoltare le messe e ricevere il battesimo, l'eucarestia, la penitenza, la visita durante le malattie e infine la sepoltura dopo la morte. Esse erano tenute a destinare le elemosine agli orfani, alle vedove, ai poveri e ai pellegrini, il che le indica come punti di riferimento per l'assistenza viaria. Ciò che la distingueva era il fatto di godere in modo esclusivo dei privilegi sopra elencati che furono estesi alle altre chiese rurali solo a partire dal XII. Le pievi furono superate dal sistema per parrocchie durante i secoli XIII e XIV quando queste divennero detentrici di tutti i diritti legati alla cura d'anime e provviste di un clero residente.

Uno dei punti chiave circa legame tra le pievi e il territorio dal punto di vista storiografico è stato il concetto di pieve come distretto rurale proposto dal Plesner nel 1938. Nell'introduzione alla riedizione del 1979 di quella sua opera, Zsabò ha chiarito la necessità di rinunciare alla tesi del distretto stradale basando la ricostruzione della rete viaria tramite le pievi su altri presupposti teorici (Plesner, 1980). Le pievi, infatti, furono insediamenti cristiani di attestazione precoce e divennero i punti di riferimento per la vita religiosa delle popolazioni: lo stretto rapporto con la rete stradale delle loro aree di pertinenza è conseguenza della loro funzione e della loro natura senza il bisogno di altre formulazioni (Settia, 1970, p. 98; Castagnetti, 1976, p. 3 ss.; Violante, 1977, p. 650; Castagnetti, 1979; Rauty, 1988, p. 245; Mascanzoni, 1988-1989). Sulla base di queste premesse teoriche è possibile sviluppare studi di aree specifiche come nel caso del territorio lucchese e delle aree di strada evocate dal titolo di questo intervento.

5. Il caso lucchese

Per la sua posizione la città di Lucca costituiva il principale sbocco, al confine tra monte e pianura, per chi percorreva la viabilità transappenninica in un senso o nell'altro. Questa fu una delle cause della precoce ripresa della vita urbana nella città e della sua fortuna politica che la portò a diventare sede di uno dei due ducati longobardi della Tuscia. Lucca era nota come tappa del percorso transappenninico già fin dall'VIII secolo come dimostra il fatto che viene citata in riferimento alla Tuscia nell'*Itinerarium Sancti Willibaldi* (723-26): «Inde Romam tendentes, Tuscie urbem devenere» (*Itinerarium Sancti Willibaldi*, 1877, p. 287).

Lucca è nominata nell'itinerario di Sigerico arcivescovo di Canterbury che registrò le tappe percorse durante il ritorno da Roma alla sua sede episcopale (990-994), e poco più tardi la città è ricordata nel diario di Nikulas Munkathvera abate irlandese che dirigendosi a Gerusalemme fece visita anche a Roma (1154 ca.). Ma le testimonianze non si limitano a queste e se si amplia di poco lo sguardo si possono citare: il percorso da Roma alla Francia di Filippo Augusto di ritorno dalla terza crociata (1191), le vie per Roma descritte dal geografo arabo Edrisi (XII secolo), l'*iter* da Londra a Roma a Gerusalemme di Matthew Paris (1253), le vie per Roma descritte negli *Annales Stadenses* (XIII secolo), il diario di viaggio Eudes Rigaud arcivescovo di Rouen a Roma (1254), l'itinerario norvegese contenuto nel *Libro di Haukr* (XIV secolo in.), il pellegrinaggio a Roma del mercante francese Barthélemy Bonis (1350), il viaggio da Venezia a Roma di anonimo francese (1480).

Oltre alla percorrenza che definita come via Francigena, Lucca è interessata da due aree di strada transappenniniche che la mettono in comunicazione con l'Emilia: la via Bibulca e la via Cassiola (Sabbatini, 2016). La zona del versante modenese del fiume Secchia è storicamente caratterizzata dalla presenza dell'abbazia di Frassinoro, fondata da Beatrice di Lorena per sua figlia Matilde di Canossa nel 1071. L'abbazia è posta lungo l'asse viario che, attraversando il passo delle Radici, giunge alla valle del Serchio e infine a Lucca.

L'altro passaggio chiave è il collegamento dal territorio di Fanano, attraverso il passo della Croce Arcana, con la valle del torrente Lima che si ricongiunge con il corso principale del fiume Serchio prima di giungere a Lucca. Sulla via nonantolana sorsero strutture di sostegno ai viaggiatori, quali l'ospizio della Val di Lamola, alle dipendenze dell'abbazia di Fanano, e altri luoghi di strada la cui funzione è testimoniata da toponimi quali Ospitale e Ospitaletto. Quest'area di strada è individuata come via Cassiola, ovvero come sviluppo di quella Cassia annoverata da Cicerone tra le tre strade che da Roma permettevano di varcare la catena appenninica e raggiungere la Pianura Padana (Cicerone, 2008, XII, 9; Foschi, 2013, pp. 225-226).

Nel paragrafo precedente ho sottolineato l'importanza delle pievi nel sistema di strutturazione viaria. Le Val di Lima e l'alta Val di Serchio ne annoveravano otto già documentate prima del X-XI secolo (Puccinelli, 1983, pp. 46-47; Lallai, 2015). Prendendo in considerazione l'area transappenninica che fa riferimento al Passo della Croce Arcana, si parte dall'abbazia di Fanano e si incontra la località Ospitale, il cui toponimo ricorda la presenza dell'ospitale di Val di Lamola. Dopo il passo della Croce Arcana, lungo il torrente Sestaione si incontra Lizzano da cui si dipartono due vie: l'una passando da San Marcello va verso il pistoiese, l'altra si dirige su Popiglio e scende verso la lucchesia attraverso la val di Lima (Ronzani, 2004). Proseguendo lungo il torrente Lima si incontrano poi le pievi di Vico Pancellorum, Casabasciana, Controne e Villa Terenziana (Pieve di Monti di Villa).

Per l'area che fa riferimento al passo delle Radici, si parte dall'abbazia di Frassinoro e si incontra l'ospizio di San Geminiano. Valicato il passo delle Radici si incontra l'ospizio di San Pellegrino in Alpe e si scende lungo l'alta valle del Serchio passando da Chiozza, l'estremo limite fino a cui si estendeva l'autorità di strada dell'abbazia di Frassinoro (MGH, *Diplomata*, t. X, pt. II, pp. 354-355). Da lì si arriva a Pieve Fosciana su cui converge la via dell'ospedale di Tea proveniente dalla Lunigiana. Da quello snodo la strada prosegue toccando Galliciano e Loppia. Le due percorrenze si incontrano in località

Chifenti. A quel punto la strada diventa unica e prosegue attraverso la bassa valle del Serchio incontrando le pievi di Mozzano, Diecimo e Sesto in direzione della piana di Lucca.

A sostegno dell'ipotesi viaria basata sulle pievi, occorre fare un panorama generale degli ospedali perché la collocazione di queste infrastrutture legate alla viabilità contribuisce all'individuazione delle aree di strada (Quiros Castillo, 2000; Baroni, 2009; Frati, 2013; Ricci, 2015). Partendo dal passo della Croce Arcana, lungo la val di Lima si incontrano gli ospedali di San Francesco di Crasciana e di San Tommaso di Benabbio. Significativo è il toponimo transappenninico di Ospitale, attribuito sia ad un paese nei pressi di Fanano sia ad un torrente che sgorga dalle pendici del Passo della Croce Arcana, al confine con il territorio di Bagni di Lucca. Scendendo invece dal passo delle Radici si incontrano gli ospedali di San Pellegrino, San Regolo di Monteperpoli e San Leonardo di Calavorno. Superata la confluenza di Chifenti le due percorrenze si fondono proseguendo verso gli ospizi di San Martino in Greppo e di Sant'Ansano.



Figura 1. Ponte della Maddalena. Fonte: foto dell'autrice.

Da notare che in prossimità di queste ultime strutture di accoglienza sono collocati due importanti attraversamenti del Serchio: quello del ponte della Maddalena e quello del ponte di Sant'Ansano.

I viaggiatori che percorrevano queste strade potevano essere mercanti o feudatari, militari o pellegrini. Questi ultimi erano attratti in particolare dalla statua reliquiario del Volto Santo che, secondo la leggenda elaborata dai canonici, aveva scelto Lucca come propria sede. Il culto non è solo un potente magnete capace di attrarre viaggiatori di vario tipo ma è anche un'affermazione di potere e di autorità. Quello eminente del Volto Santo trovava sponda in un oggetto reso straordinario agli occhi dei fedeli e dei cittadini da una narrazione agiografica che rimandava alla Terra Santa e con essa alle crociate e ai grandi movimenti di pellegrinaggio che in quest'epoca si svilupparono tra Oriente e Occidente.

Nikulas de Munkathvera, intorno al 1154, intraprese un viaggio verso Roma e redasse un breve diario della sua esperienza.

La sua testimonianza è considerata una di quelle che sono a fondamento dell'individuazione del fascio stradale della via Francigena. Con le sue parole l'abate islandese testimoniava il

fondamentale ruolo di Lucca nella rete degli itinerari di pellegrinaggio: «A Luni ci si collega con gli itinerari dalla Spagna e da Santiago di Compostella. C'è una giornata di cammino da Luni a Lucca; lì il seggio vescovile è nella chiesa di San Martino, dov'è quel crocifisso [il Volto Santo n.d.r.] che Nicodemo scolpì a immagine dello stesso Dio» (Nikulas de Munkathvera, 1988, p. 120).

Riferimenti bibliografici

- Baroni, F., (2009), *L'ospitale di Tea sulla Via del Volto Santo: un punto nodale della viabilità storica appenninica*. In: Rossi M. (a cura di), *Cammini d'Europa e Via Francigena*, Fazzi Editore, Lucca, pp. 23-36.
- Bloch, M., (1939), "Les routes médiévales. Mythes et réalités historiques", *Annales d'histoire sociale*, I, 416 ss.
- Castagnetti, A., (1976), *La pieve rurale nell'Italia padana*, Herder, Roma.
- Castagnetti, A., (1979), *L'organizzazione del territorio rurale nel medioevo: circoscrizioni ecclesiastiche e civili nella Langobardia e nella Romania*, Patron, Bologna.
- Cicerone, (2008), *Le Filippiche*, Edizioni Dell'Orso, Alessandria.
- Codex diplomaticus amiatinus*, (1974), De Gruyter, Tubinga.
- Corpus iuris civilis*, (1872), Weidmann Editore, Berlino.
- Donizone, (2016), *Vita di Matilde di Canossa*, Jaca Book, Milano.
- Foschi, P., (2013), "Oltre i confini: da Modena e da Reggio lungo le strade d'Europa", *Quaderni Estensi*, 5, pp. 199-256.
- Frati, M., (2013), *Gli ospedali medievali in Toscana: osservazioni preliminari*. In: Beltramo S, Cozzo P. (a cura di), *L'accoglienza religiosa tra medioevo ed età moderna. Luoghi, architetture*, Viella, Roma, pp. 61-87.
- Gazzini, M., (2002), "Gli utenti della strada: mercanti, pellegrini, militari", *Reti medievali*, 1, http://www.rmojs.unina.it/index.php/rm/article/view/4576/5144#_ftn1, (ultimo accesso 27/05/2017).
- Itinerarium Antonini*, 1848, Nicolai Editore, Berlino.
- Itinerarium Sancti Willibaldi*, (1877). In: Tobler T., Molinier A. (eds), *Itinera Hierosolymitana*, I, Ginevra, pp. 285-297.
- Lallai, M., (2015), *La diocesi di Lucca. Da Luni a Massa Carrara-Pontremoli. Il divenire di una diocesi fra Toscana e Liguria dal IV al XXI secolo*, 3 voll., Aedes muratoriana, Modena-Massa.
- Lanternari, V., (1997), *Antropologia religiosa: etnologia, storia, folklore*, Dedalo, Bari.
- Mascanzoni, L., (1988-1989), *Pievi e parrocchie in Italia. Saggio di bibliografia storica*, 2 voll., Dipartimento di Paleografia e Medievistica dell'Università di Bologna, Bologna.
- MGH, *Monumenta Germaniae Historica, Diplomata*, (1979), Hahn, Hannover.
- MGH, *Monumenta Germaniae Historica, Leges, Capitularia regum francorum*, (1883), Hahn, Hannover.
- Mosca, A., (1990-91), "Ponti del Diavolo e viabilità romana", *Padusa*, 26-27, pp. 339-348.
- Nikulas de Munkathvera, (1988) *Itinerario*. In: Stopani R. (a cura di), *La via Francigena. Una strada europea nell'Italia del Medioevo*, Le Lettere, Firenze, pp. 118-122.
- Paolo Diacono, (1985), *Historia Langobardorum*, Electa, Milano.
- Patitucci, S., Uggeri, G., (2007), *La viabilità nell'Italia medievale. Questioni di metodo*. In: Catani E., Paci G., (a cura di), *La Salaria in età tardoantica e altomedievale*, L'Erma di Bretschneider, Roma.
- Plesner, J., (1980), *Una rivoluzione stradale del Dugento, Copenaghen*, La seppia, Firenze.
- Quiros Castillo, J.A., (2000), *Archeologia delle strade nel medioevo*. In: AA.VV (a cura di), *L'ospedale di Tea e l'archeologia delle strade nella valle del Serchio*, All'Insegna del Giglio, Firenze, pp. 15-69.
- Puccinelli, G., (1983), *Il territorio*. In: Baracchini C. (a cura di), *Il secolo di Castruccio. Fonti e documenti di storia lucchese*, Fazzi Editore, Lucca, pp. 41-60.
- Rauty, N., (1988), *Storia di Pistoia, I: dall'Alto Medioevo all'età precomunale (406-1105)*, Le Monnier, Firen-

ze.

- Ricci, O., (2015), "Ospedali e territorio. Lunigiana e Garfagnana a confronto", *Memorie della Accademia Lunigianese di Scienze "G. Capellini"*, 85, pp. 147-179.
- Ronzani, M., (2004), *L'inquadramento pastorale della diocesi di Pistoia nei secoli XI-XIII*. In: Salvestrini F. (a cura di), *Il territorio pistoiese dall'alto Medioevo allo stato territoriale fiorentino*, Società pistoiese di storia patria, Pistoia, pp. 19-81.
- Sabbatini, I., (2009), *La "Jerolomitana peregrinatione" del mercante milanese Bernardino Dinali (1492)*, Maria Pacini Fazzi Editore, Lucca,
- Sabbatini, I., (2011), *Nudi homines cum ferro*. In: Gagliardi, I. (a cura di), *Questo nomade nomade mondo. Otto saggi sulla necessità del viaggio tra Medioevo ed età moderna*, il Mulino, Bologna, pp. 35-64.
- Sabbatini, I., (2016), "Aree di strada e valichi transappenninici nel territorio di Lucca all'epoca di Matilde di Canossa", *Actum Luce. Rivista di Studi lucchesi*, 2, XLV, pp. 169-197.
- Sensi, M., (1977-1978), "Pellegrinaggi a Montesantangelo al Gargano nei notarili della valle spoletana sul calare del Medioevo", *Campania Sacra*, 8-9, pp. 81-120.
- Sergi, G., (1981), *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Liguori, Napoli.
- Sergi, G., (2000), *Evoluzione dei modelli interpretativi sul rapporto strade-società nel Medioevo*. In: Greci R. (a cura di), *Un'area di strada: l'Emilia occidentale nel Medioevo. Ricerche storiche e riflessioni metodologiche*, CLUEB, Bologna, pp. 3-12.
- Settia, A., (1970), *Strade romane e antiche pievi fra Tanaro e Po*, Deputazione Subalpina di Storia Patria, Torino.
- Sigerico, *Itinerario*, (1999), *Pellegrinaggi a Roma*, Città Nuova, Roma.
- Storchi, P., (2008), "La viabilità nella provincia di Reggio Emilia: la via di val d'Enza. Elementi per l'individuazione di un tramite fra Italia centrale e settentrionale", *Orizzonti. Rassegna di archeologia*, IX, pp. 101-105.
- Szabò, T., (1986), *Il controllo dello spazio e la genesi della rete viaria comunale nel Medioevo*. In: Rossetti G. (a cura di), *Spazio, società, potere nell'Italia dei Comuni*, Liguori, Napoli, pp. 27-36.
- Szabó, T., (1975), "La rete stradale del contado di Siena. Legislazione statutaria e amministrazione comunale nel Duecento", *Mélanges de l'Ecole française de Rome. Moyen-Age, Temps modernes*, 87, pp. 141-186.
- Toubert, P., (1997), *Dalla terra ai castelli. Paesaggio, agricoltura e poteri nell'Italia medievale*, Einaudi, Torino.
- Violante, C., (1977), *Pievi e parrocchie nell'Italia centrosettentrionale durante i secoli XI e XII*. In: AA.VV. (a cura di), *Le istituzioni ecclesiastiche della «Societas Christiana» dei secoli XII-XIII. Diocesi, pievi, parrocchie*, Pubblicazioni dell'Università Cattolica, Milano, pp. 643-799.