

LE COMUNICAZIONI STRADALI FRA PIACENZA E PAVIA IN EPOCA MEDIOEVALE:

VERIFICA DELLE FONTI ITINERARIE SULLA BASE DELLA RICOSTRUZIONE MORFOLOGICA DELL'ALVEO ORIGINALE DEL PO

Per meglio capire il problema della viabilità fra Piacenza e Pavia nell'alto Medio Evo e' necessario analizzare una serie di fattori legati soprattutto alla morfologia del territorio interessato.

Ricordiamo innanzi tutto che da almeno dieci secoli la zona era attraversata da due grandi direttrici di traffico che si incontravano nella città di Piacenza:

- Il prolungamento verso Nord della via Emilia collegava Roma e l'Italia Peninsulare con Milano ed il Nord d'Europa.
- La via Postumia metteva in comunicazione i paesi Balcanici con la Francia e la Spagna.

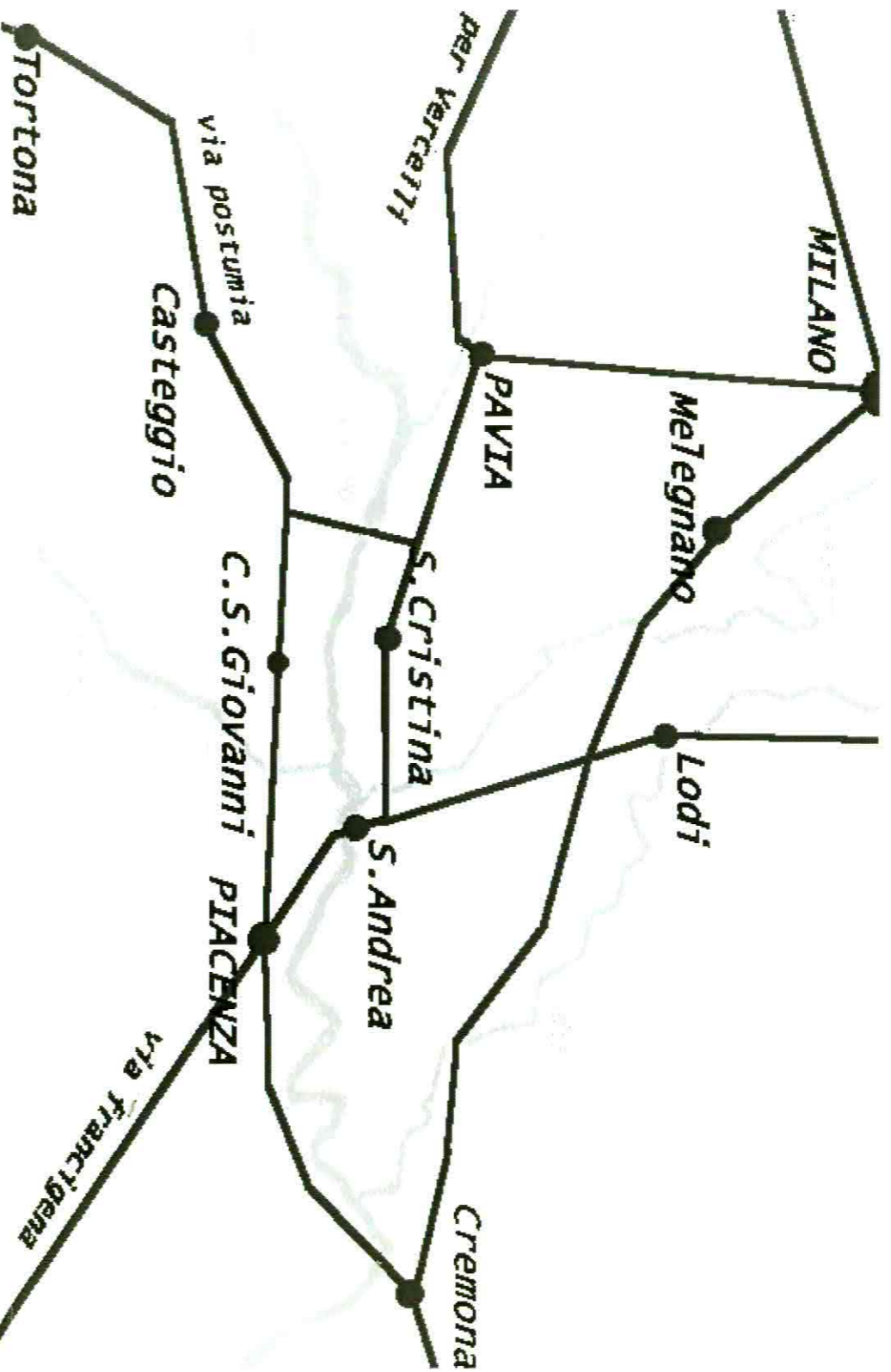


Figura 1)- La viabilità principale nel medio evo fra Milano, Pavia e Piacenza.

La prima direttrice si divideva in due rami appena lasciata Piacenza: il principale proseguiva per Lodi, Milano, Como, ed i valichi alpini dello Spluga ed il secondo, dopo la città di Pavia, si divideva di nuovo per raggiungere, da un lato, [Vercelli](#), [Ivrea](#), [Aosta](#) ed il [Gran San Bernardo](#) e, dall'altro, [Torino](#), [Susa](#) ed il [Monginevro](#).

La via Postumia, invece, proveniva da [Aquila](#) attraverso [Padova](#), [Sirmione](#), [Cremona](#) e, dopo aver attraversato [Piacenza](#) e tutto l'[Oltrepò](#), valicato le [Alpi Liguri](#), si univa alla via Aurelia a [Genova](#).

Nel Medio Evo, nella zona studiata, la viabilità romana era rimasta fondamentalmente in uso anche se numerosi fattori naturali e politici ne avevano ridotto notevolmente l'importanza favorendo la navigazione dei corsi d'acqua e, via terra, nuovi itinerari.

I [Porti lungo il Po](#) erano di proprietà di [Corti](#), [Comuni](#) o [Monasteri](#) che provvedevano a fornire il servizio di traghetto. Il viandante sceglieva il luogo di attraversamento a seconda della propria disponibilità economica: spesso questa scelta influenzava poi l'itinerario da seguire. I pellegrini, così come i religiosi, avevano spesso diritto di passaggio gratuito in alcuni porti gestiti da ordini religiosi.

Lo studio della viabilità medioevale si presenta quindi piuttosto complesso soprattutto in prossimità dei grandi corsi d'acqua proprio per la grande diversificazione del servizio di attraversamento e dal luogo dove questo veniva offerto.

Di recente le possibilità offerte dalla lettura delle foto aeree e della cartografia tecnica a grande scala da esse derivata, ci permettono di tentare la ricostruzione della morfologia storica del paesaggio lavorando sui micro dislivelli (16) che "il livello inesorabile dell'ingegnere" non ha per fortuna cancellato (come invece asseriva il [Riccardi](#), famoso studioso di storia e topografia locale vissuto nel XIX secolo che per le sue ricerche aveva a disposizione solo la cartografia dell'Istituto Geografico Militare dettagliata ma non sufficientemente precisa nella descrizione altimetrica).

Per quanto riguarda la valle del PO nel tratto fra [Piacenza](#) e [Pavia](#) ho voluto proporre un metodo di lavoro che, unendo alla corretta osservazione dei segnali planimetrici l'analisi altimetrica, potesse servire per confermare le evidenze ma soprattutto per avvalorare ipotesi altrimenti piuttosto fragili se formulate solo su basi documentarie scritte.

LE FONTI CARTOGRAFICHE RIGUARDANTI LA VALLE DEL PO

Per quanto riguarda le fonti cartografiche storiche bisogna dire che queste sono spesso insufficienti sia per la piccola scala di rappresentazione che per il contenuto, limitato solo ad alcuni elementi tematici, come l'antropizzazione o i corsi d'acqua; raramente troviamo indicazioni riguardanti la viabilità. La [Tabula Peutingeriana](#), unico esempio rimasto degli "itineraria Picia" in uso durante l'Impero Romano, contiene sviluppato solo il tema della viabilità ma e' veramente povera ed imprecisa per quanto riguarda la morfologia.

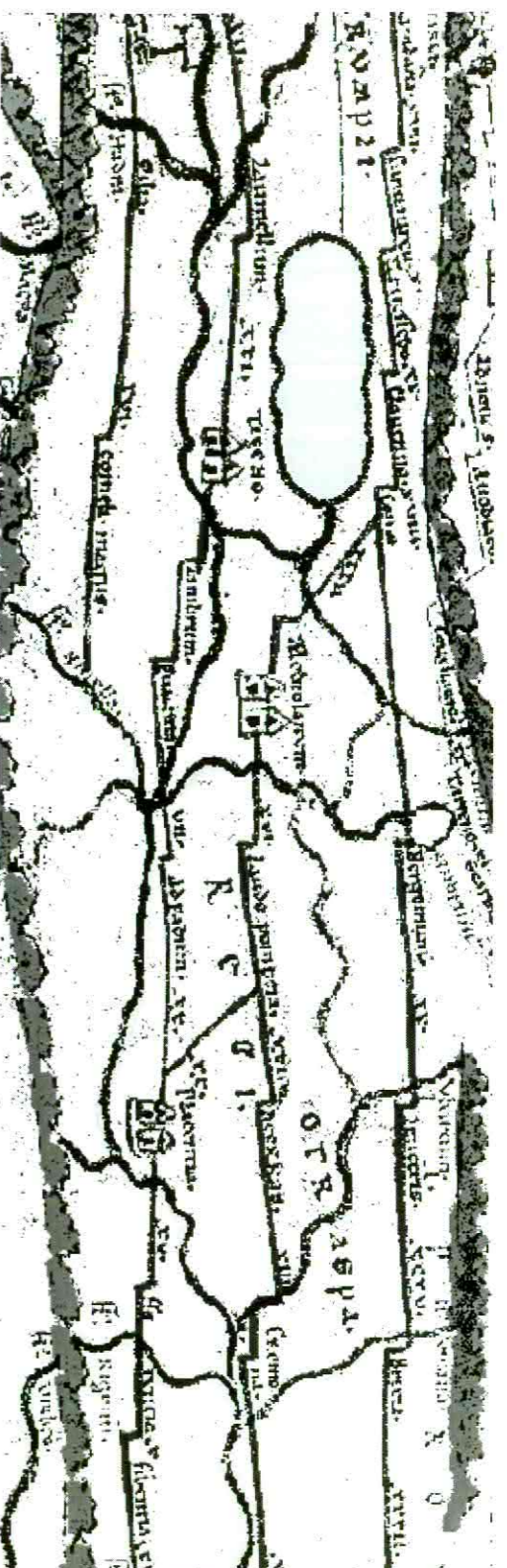


Figura 2)- Particolare della Tabula Peutingeriana.

Per avere strumenti che mettano in relazione correttamente i vari elementi del territorio dobbiamo, in valle Padana, attendere il XVI secolo e la Mappa dovuta all'Ing. Bolzoni, Piacentino, che nel 1587 venne chiamata dalla Corte di Parma ad uno studio, anche storico, a dimostrare i diritti della città di Piacenza sul Po.

Questa carta ci permette di dare uno sguardo da un punto di vista temporale certamente favorevole. Il Bolzoni descrive, con grande precisione metrica e con qualche riguardo per la topografia, il territorio più di cinquecento anni dopo il viaggio in Italia di Sigeric che, ritornando da Roma a Canterbury, indicava fra Piacenza e Pavia le soste di Corte S. Andrea e di S. Cristina: come vedremo il paesaggio della pianura padana ai tempi del Bolzoni era rimasto ancora molto simile al paesaggio medioevale incontrato da Sigerico.

Negli anni che seguono troviamo una serie interessante di mappe stradali a piccola scala riguardanti il Lodigiano e la pianura Lombarda. Si ricordano le rappresentazioni conservate presso l'archivio del museo civico di Lodi di G. Barattieri (1650), dell'ing. Bassiano Terani (1709) e del Trivulzio (1790).

Solo alla fine dell'800 viene pubblicata la cartografia completa del IGM in scala 1/100.000 dettagliata nella topografia e nella toponomastica. Questa novità ha risvegliato l'attenzione degli storici permettendo ricerche nella interpretazione dei segni grafici rilevati in modo metodico e scientifico: viene svelato così, per esempio, il reticolato regolare delle centuriazioni romagnola e veneta fino a quel momento quasi sconosciuto e vengono anche ricostruiti antichi allineamenti stradali.

Anche per quanto riguarda la zona adiacente al corso del Po vari studiosi fino dai primi anni di questo secolo si sono serviti dei segni e della toponomastica riportati dalle tavolette del IGM per confermare o descrivere le loro tesi. A personaggi come Riccardi, Solmi, Agnelli, Fracarro ed altri dobbiamo i primi studi di topografia antica basati sulla lettura sistematica e scientifica del territorio così come compare sulla preziosa cartografia dell'Istituto Geografico Militare.

Lo strumento più dettagliato che ora abbiamo a disposizione, e' stato prodotto dalla Regione Lombardia negli anni ottanta alla scala 1/10.000. La possibilità offerta dall'uso di foto aeree (fotogrammetria) ha consentito una migliore precisione metrica anche se qualche particolare, che non sarebbe sfuggito al topografo tradizionale, e' andato perduto. Contiene però una grande quantità di dati altimetrici che, soprattutto in zona pianeggiante, erano pressoché inesistenti nelle carte precedenti.

IPOTESI E METODO DI LAVORO

La valle del Po nel tratto oggetto della ricerca ha subito, nel corso dei secoli, vari cambiamenti sia per opera della natura che dell'uomo. Lo studio della topografia di quest'area in periodo romano e medioevale, prima cioè dei pesanti interventi di bonifica, si scontra con il continuo sovrapporsi delle vicende umane e naturali che ci hanno lasciato, nella grande quantità di documenti, pochi dati topografici certi.

Dall'osservazione diretta ricaviamo spesso solo sensazioni alterate dalla distanza e dalla prospettiva, disturbate da quinte arboree a lato di moderni canali di irrigazione, da argini e da sistemazioni agrarie orientate in modo vario.

La semplice foto aerea così come la cartografia a scala medio - piccola, riportano solo i segnali relativi ai fenomeni naturali antropici che hanno modificato il paesaggio in termini "planimetrici", ma non permettono la ricostruzione storica dei fenomeni modificatori (soprattutto nella valle del Po) dove il lavoro dell'uomo e della natura interagiscono da quasi venti secoli.

L'uomo medioevale, privo com'era di macchine per il movimento delle terre, non può aver colmato con la forza delle sole braccia interi alvei di fiume, laghi, stagni, mentre ha certamente costruito gli argini al fine di proteggere o di deviare o derivare un corso d'acqua. Questa osservazione lascia intravedere la possibilità di ricavare dati preziosi dallo studio "altimetrico" del terreno che, essendo in gran parte non fortemente rimaneggiato, dovrebbe così svelare l'esatta posizione degli antichi alvei e, di conseguenza, delle antiche pianure abitate e coltivate (16).

Solo da pochi anni, come già detto, abbiamo a disposizione la Cartografia Tecnica Regionale (CTR) a scala 1/10.000 che contiene, per specifica, una corretta rappresentazione altimetrica con punti quotati isolati e curve di livello equidistanti 10 m. La lettura altimetrica corretta di tali carte permette di individuare, fra l'altro, i "paleovalvei" anche dove questi sono stati parzialmente colmati dai depositi alluvionali.

Il metodo di lavoro, abbastanza semplice e ripetitivo, consiste nel ricavare il profilo bagnato dal corso d'acqua in condizioni di piena ordinaria a prescindere dagli argini artificiali.

Si svolge in due momenti distinti:

- 1) determinazione delle quote di piena ordinaria sulla base delle quote minime degli insediamenti umani storici.
- 2) determinazione numerica del contorno bagnato dalla piena ordinaria tramite interpolazione lineare e rappresentazione cartografica conseguente.

La mappa che così si ottiene, integrata dagli elementi storici certi a disposizione, indica isole, penisole, pianure estese proprio là dove ora, nella bassa, vediamo solo coltivo piatto e disabitato, solcato qua e là da canali, rogge e fiumicelli che, a stento, riusciamo ad immaginare navigabili e pieni di vita "ville e colonie fiorenti, campi fertili e coltivati, percorsi ed allacciati da numerose correnti d'acqua, ramificate dal Po" come dice il Solmi nella sua monografia sulle Diete imperiali di Roncaglia.

Possiamo così teorizzare la posizione di attraversamenti favorevoli, di corsi d'acqua navigabili, di strade. Queste ipotesi saranno tanto più valide quanto più avvalorate dalla congruenza con le tecniche di navigare o di costruire o di viaggiare dell'epoca.

LA NAVIGAZIONE DEL PO E CORTE S. ANDREA

Agnelli, spiegando l'importanza della località "Castrum novum de Roncaglia", osserva nella sua "Dissertazione" sul luogo delle Diete Imperiali che esso si trovava fra due arterie commerciali importantissime: Il corso del Po a mezzogiorno ed un grosso ramo del Lambro a settentrione che si staccava ancora nel XIII secolo dal corso principale nei pressi di Orto.

Il Castrum Novum, appendice di Corte S. Andrea, risulta nell'inventario dei beni del monastero di S. Cristina (secolo X) come dono dell'imperatore Carlo Magno (28). Detto monastero, come risulta poi da un [Diploma del Barbarossa](#), possiede il Castello di S. Andrea, sulla riva del fiume Po, compreso l'alveo di detto fiume su ambedue le rive, nonché il

porto e la peschiera con i diritti di pesca sulle due rive ... (31)

Non viene mai citato nei documenti d'epoca il fiume Lambro che, invece, secondo l'Agnelli doveva essere addirittura navigabile per quasi XX miglia dalla foce posta V miglia a est di Piacenza.

Questo ramo del Lambro, ora colatore Ancona, non sembra avere mai avuto le caratteristiche di fiume navigabile: a sud di Orio, sulla nostra carta derivata dalla CTR, non si riescono a leggere dislivelli tali da giustificare l'esistenza di una corso d'acqua di tale importanza.

La conferma delle nostre osservazioni ci viene dal Bolzoni che, nella sua carta, indica chiaramente la confluenza del Lambro nel Po (che allora era meno tortuoso di come ora compare) circa 1 Km a Sud di Corte S. Andrea proprio di fronte alla foce del Tidone. Ora un'ansa corre per quasi otto chilometri lungo gli antichi alvei di questi due fiumi rendendo quasi irricognoscibile il paesaggio.

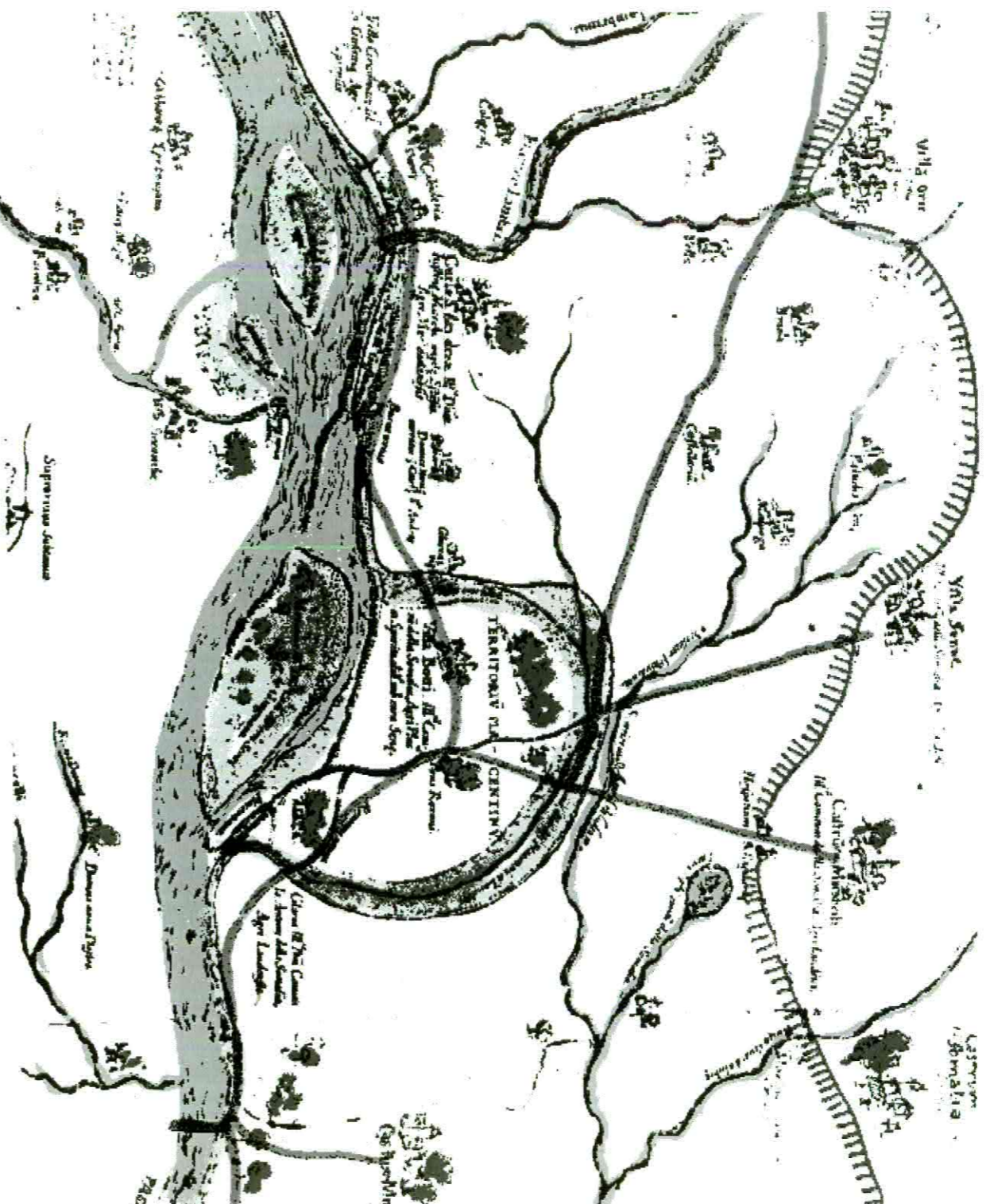


Figura 3) Il Po, il Lambro ed il Tidone e la viabilità del 1500 in un particolare della carta del Bolzoni.

Ritornando a Corte S. Andrea, possiamo dire con certezza che era legato al monastero di S. Cristina, possedeva un porto sul Po, era raggiungibile da Piacenza per la strada di Calendasco (forse la continuazione della via Emilia di cui conserva con precisione la direzione) che permetteva di accorciare notevolmente il cammino verso Pavia. Sigeric, e con lui tanti altri, devono aver approfittato di questa scorciatoia tanto che nel 1237 il comune di Milano aveva finanziato la costruzione in questa località di un ponte sul Po e di una strada "que ibat ad pontem de Paude de Orio": la strada, nel tratto da Orio al ponte andò perduta nel XV sec. a causa delle continue esondazioni del Po: il ponte, forse la prima struttura fissa attraverso il Po, non esisteva più già alla fine del 1200 mentre il Porto continuava la sua funzione legato alla città di Milano (1). Questo porto, di fronte alla località Soprariva, risulta ancora indicato nel foglio n.60 della carta ufficiale del IGM aggiornata al 1960.

ALTRI ATTRAVERSAMENTI FRA PIACENZA E PAVIA

A sud del Po e parallelamente ad esso correva fino da epoca romana la continuazione della via Postumia collegando Piacenza con Clastidium (Casteggio), Dertona (Tortona) ed il mar ligure a Vada Sabatia (Vado Ligure). Questa strada e' rimasta un importante asse di comunicazione anche nel Medio Evo quando da Dertona era possibile raggiungere anche Asti, Torino ed i valichi alpini.

Da questo asse, sulla terrazza del Po, si vedevano chiaramente le località poste a Nord dello stesso con le quali non potevano mancare continui scambi commerciali.

La nostra carta altimetrica ci consente di comprendere il significato di località come Parpanese ed Arena Po dove ora possiamo attraversare comodamente il Po su moderni ponti in calcestruzzo. Di fronte a queste località non troviamo stagni, avvallamenti, mortizze o altri impedimenti al concepimento ed alla manutenzione di strade: la bassa pianura e' pur sempre a quota di sufficiente sicurezza e viene allagata solo in occasione di piene straordinarie.

Il porto di Parpanese metteva in comunicazione i due importanti centri di S. Cristina con Castel S. Giovanni e cioè il milanese con l'alta Val Tidone e la conca di Bobbio sede del famoso monastero di S. Colombano e Via di importante comunicazione con la Liguria.

Il porto di Arena collegava la via Postumia con Corte Olona (Curtis Regia dei Re Longobardi) e Pavia, quindi era un altro comodo attraversamento verso percorsi appenninici alternativi verso la Liguria. Questo porto rappresentava anche un comodo collegamento fra Piacenza e Pavia: a cavallo Nikulas di Munkathvera, che nel 1154 percorre questo tratto in una giornata, forse attraversa il Po proprio in questo punto.

Lungo questa variante che segue per una trentina di chilometri l'antica via Postumia, chi proviene da Piacenza incontrava Castel S. Giovanni, già citato, importante luogo di sosta con vari ospizi fra i quali l'ospedale di S. Giacomo alla Bardonezza. Lasciata la Postumia e oltrepassato il Po, presso la località la di Ospedaletto, pochi chilometri da Pavia, per accogliere i pellegrini venne costruito in epoca più tarda l'oratorio di S. Giacomo della Cerrera, poi affrescato con innumerevoli immagini del Santo protettore delle strade e dei viandanti.

Dario Monti, estratto dagli atti del convegno: *Le vie del Cielo* - Milano, ottobre 1996

per informazione tel. +39 2 6575075