

LE VIE DI COMUNICAZIONE
TRA LA FRANCIA E IL PIEMONTE
NEL MEDIO EVO

Il Piemonte inteso in lato senso, cioè il paese tra il Ticino e la Scrivia ad est, il crinale alpino a nord e ad ovest, quello appenninico a sud, è sempre stato — se si eccettua la circolazione, assai intermittente, lungo la costa ligure — la regione di passaggio obbligato tra la Francia, nei suoi attuali confini, e il resto d'Italia.

La storia delle vie di comunicazione tra l'Italia e la Francia è stata l'oggetto di eccellenti studi, i più importanti dei quali, per ciò che riguarda i passi alpini, sono, dopo la classica opera dello Schulte,¹ quelli dei compianti Giuseppe Barelli e Maria Clotilde Daviso di Charvensod da parte italiana,² di Thérèse Sclafert e Marc-Antoine de Lavis-Trafford da parte francese.³ Il mio intento è semplicemente quello di fare il punto delle conoscenze cui hanno condotto le ricerche di questi eruditi originari dei paesi alpini, ugualmente esperti di passi e vallate che di documenti d'archivio, alla vigilia dell'apertura del tunnel sotto il Monte Bianco, che segnerà l'inizio di un nuovo periodo nella storia della circolazione attraverso le Alpi.

I

Il dato essenziale è, evidentemente, l'esistenza tra la Francia e l'Italia d'un'alta e spessa barriera montagnosa: la catena delle

1 A. SCHULTE, *Gesch. d. mittelalterl. Handels u. Verkehrs zw. Westdeutschland u. Italien*, Leipzig 1900.

2 G. BARELLI, *Le vie del commercio fra l'Italia e la Francia nel Medio Evo*, in «Boll. Stor. - Bibl. Subalpino», XII (1907), pp. 65-138; M. C. DAVISO DI CHARVENSOD, *I pedaggi delle Alpi Occidentali nel Medio Evo*, Torino 1961.

3 Th. SCLAFERT, *Les routes du Dauphiné et de la Provence sous l'influence du séjour des Papes à Avignon*, negli «Annales d'hist. écon. et soc.», 1929, pp. 181-92; M. A. DE LAVIS-TRAFFORD, *Études sur les voies transalpines dans la région du Mont-Cenis depuis l'antiquité classique jusqu'au début du XIII^{ème} siècle*, nel «Bull. phil. et hist. du Comité des Travaux Hist. et Scient.» (Paris), 1960, pp. 61-91.

Alpi. Essa costituisce qui l'estremità occidentale del susseguirsi di altitudini che, a partire dal Caucaso all'est, separano in modo presso che ermetico, allo stato naturale, Europa del nord ed Europa del sud. L'originalità del Piemonte risulta dal fatto che il sistema alpino la circonda di tre barriere montagnose, chè, in luogo di prolungarsi verso ovest, dopo aver poggiato sull'antica mole del Massiccio centrale francese, ha deviato da nord a sud ed è continuato dall'Appennino, che sfiora a sud il mar Tirreno, avanti di costituire l'ossatura della Penisola italiana. Di più, nell'appoggiarsi della catena alpina all'antico massiccio si è costituita, per contraccollo, a nord-ovest del gomito delle Alpi, una catena ad arco di cerchio di media entità: il Giura.

La catena delle Alpi è assai elevata (varie cime oltrepassano i 3000, ed anche i 4000 metri) e assai larga (150 chilometri). Ma essa è profondamente frastagliata, per le valli dei corsi d'acqua che ne discendono, tanto che dall'alta valle d'un versante all'alta valle opposta sull'altro versante la distanza da percorrere in montagna non eccede mai i cinquanta chilometri: è quel che Strabone intendeva, quando asseriva che il massiccio alpino non aveva più di quaranta chilometri di spessore.⁴ L'Appennino, meno elevato (cime tra gli 800 e i 2000 metri) è, invece, meno nettamente tagliato dalle valli: vi sono da cinquanta a sessanta chilometri di spessore tra le Alpi Marittime e la Scrivia. Quanto al Giura, la cui altitudine è paragonabile a quella dell'Appennino, esso è costituito da una serie concentrica di anelli calcarici scoscesi non comunicanti tra loro che per rare chiuse.

Il problema del passaggio per terra dalla Francia all'Italia centrale consiste dunque per un francese del nord nel superare o tre catene montagnose cospicue — il Giura, le Alpi nella loro sezione est-ovest e l'Appennino —, o due sole di esse: le Alpi nella loro sezione nord-sud e l'Appennino. Per un francese del sud, il sistema Alpi Marittime-Appennini costituisce un'immensa regione montagnosa, resa praticamente invalicabile dalle sue dimensioni stesse — un quadrilatero di 250 km. per 60, delimitato a nord dal parallelo Gap-Cuneo-Novì Ligure, ad est dalla val Scrivia, a sud dal mar Tirreno, ad ovest dalla val Durance —: gli è indispensabile quindi, se non opta per la via marittima, d'insinuarsi tra monti e mare, o di risalire verso nord, per superare prima, passando per

⁴ STRABONE, *Geographia*, IV, 6, 5.

il Piemonte come i francesi del nord, le Alpi, e poi gli Appennini.

E' il vario uso di queste differenti strade, reso possibile ai francesi del nord, come a quelli del sud, dal gran taglio naturale della valle della Saône e del Rodano, che conduce gli uni come gli altri ai piedi della barriera delle Alpi, che serve a definire i successivi periodi della circolazione tra la Francia e l'Italia.

II

I Romani, conquistando la Provenza nel II secolo a.C. e poi estendendo la conquista al resto della Gallia, hanno proceduto dal sud al nord. E' loro occorso di organizzare una rete stabile di comunicazioni con queste regioni che, costituendo le porte della Germania e della Britannia, furono ben presto un elemento essenziale del loro impero poichè, grazie al taglio naturale delle vallate della Saône e del Rodano, facevano parte insieme dell'Europa meridionale, ove quell'impero aveva le sue basi, e dell'Europa settentrionale, ove tendeva ad estendersi.

Ben inteso, una parte di tali relazioni s'effettuarono per mare tra Roma e Ostia, poi Porto, da un lato, Marsiglia ed Arles, oppure Vienne, porti sul Rodano, dall'altro: i principali scali di siffatto cabotaggio erano Pisa, Luni, Genova, Lérins, Tolone. Ma, se si veniva dal nord della penisola, non era vantaggioso seguire tale via. Per questo, i Romani crearono una rete di strada che valicavano il massiccio alpino per i passi più favorevoli. Queste strade erano cinque:

1^a - la via figure costiera (*via Julia*), che s'insinua il più spesso tra la montagna e il mare, ma che gli anelli trasversali della catena, che si spingono fino al bordo stesso dell'acqua, costringono a volte a elevarsi per superarli. Dopo aver costeggiato l'Appennino, in qualche punto scalandolo, per 200 chilometri, essa attraversa le Alpi a sud, in *Alpe Maritima*, al passo della Torbia (m. 480), presso Monaco, là dove Augusto, suo fondatore, eresse il Trofeo, a ricordo d'aver sottomesso le popolazioni alpestri.

2^a - La via del Monginevra, che passa per il colle, così chiamato in seguito, ad un'altezza di 1.854 metri, in *Alpe Cottia*, nelle Alpi Cozie, tra la valle della Dora Riparia e quella della Durançe. Passava per il Monginevra la strada che univa due dei capo-

luoghi dell'amministrazione imperiale nel Basso Impero: Milano ed Arles.

3^a - La via del Moncenisio tra la valle della Dora Riparia e quella dell'Arc o Maurienne. Essa superava la vetta a sud del passo attuale, o per il passo del Moncenisio (m. 2.432) o per Bramans e il passo di Clapier (m. 2.201), quello per cui era transitato Annibale con i suoi elefanti.⁵ Ma, durante l'Impero, questa via era meno usata della precedente, come della seguente.

4^a - La via oggi detta del Piccolo San Bernardo, che, tra la valle della Dora Baltea e l'alta valle dell'Isère, o Tarantasia, superava questo passaggio in *Alpe Graia* a 2.188 metri. Era la strada normalmente usata per andare dalla capitale imperiale, ch'era ora Milano, alla capitale delle Gallie, Lione.

5^a - La via oggi detta del Gran San Bernardo passava dall'altro lato del massiccio del Monte Bianco. Essa congiungeva, valicando le Alpi Pennine in *summo Pennino* a 2.467 metri, la valle della Dora Baltea all'alta valle del Rodano avanti ch'esso si immettesse nel lago di Ginevra.

Al di là, verso est, i passi successivi che attraversano le Alpi Retiche per il Septimer o lo Spluga non partivano dal Piemonte e conducevano esclusivamente in territorio germanico.

Ma queste cinque vie, per cui circolavano tra l'Italia e la Francia attuali eserciti, amministratori e mercanti romani, non erano ugualmente utilizzate. La diversa importanza dei centri che ponevano in comunicazione, la comodità delle vie d'accesso naturale e la relativa facilità dei passi hanno rese più frequentate delle altre le strade del Monginevra e del Piccolo San Bernardo che conducevano direttamente verso i maggiori centri romani della Gallia: Arles e sopra tutto Lione.

Sul versante italiano, queste strade servivano tre linee successive di centri urbani. Anzi tutto, quelli della pianura: Novara e Vercelli; poi le città, fortezze insieme e mercati, che sorgevano ai piedi stessi del massiccio alpino, allo sbocco di ciascuna valle nella pianura — come Torino e Lucca —; in fine, le capitali delle

5 R. DION, *A propos de la marche d'Hannibal sur le versant occidental des Alpes*, in «Bull. phil. et hist. du Comité des Travaux hist. et scient.» (Paris), 1960, pp. 55-60.

province alpestri sorgenti nella stessa vallata, in mezzo alla montagna, e cioè Susa e Aosta. Ogni gruppo di città assise su una stessa valle — Torino e Susa in quella della Dora Riparia e Lucca ed Aosta su quella della Dora Baltea — è sul passaggio di due grandi strade.

Sul versante francese, meno scosceso, anche meno simmetrica è la collocazione delle città: San Maurizio sul Rodano, Moutiers in Tarantasia, San Giovanni di Moriana, Embrun sulla Durance sono i centri stabiliti nelle vallate; Chambéry, Gap, Forcalquier, quelli sorgenti allo sbocco di esse; quanto alle città della pianura, sono quelle della valle del Rodano.

All'uscita dalle Alpi, sul versante italiano, nei passi più stretti delle valli erano state create barriere artificiali, per arrestare invasori eventuali: le chiuse, di cui celebre fu ben presto, dopo l'invasione dei Longobardi al VI secolo, quella che, nella vallata della Dora Riparia, presso S. Ambrogio di Torino, s'appoggiava allo sperone roccioso sulla cui sommità gl'invasori eressero il monastero di san Michele — detto appunto della Chiesa —, dedicato al loro patrono, l'invincibile arcangelo delle vette. Presso queste chiuse si trovavano le *stationes* ov'era percepito il diritto di dogana (di 2,5%) sulle merci importate di Gallia: la *quadragesima Galliarum*.

III

Dalla fine dell'Impero romano d'Occidente a tutto l'alto Medio Evo i viaggiatori tra le due nazioni appartengono, più o meno, alle stesse categorie che nell'età romana. Se più frequenti sono le migrazioni di popoli — quale quella dei Visigoti al V secolo —, non sono tuttavia un fenomeno nuovo, se fin dal I secolo a.C. i Teutoni erano penetrati così profondamente nell'entroterra da raggiungere Vercelli. Gli eserciti passano ormai pressochè esclusivamente in senso inverso a quello delle armate romane: i Franchi, sotto Teodeberto (548), poi sotto Pippino il Breve (755-56) e sotto Carlo Magno (773), invadono l'Italia: anzi, proprio le armate di questi ultimi forzano lo sbarramento stabilito dai re longobardi alle Chiuse della val di Susa. La categoria più numerosa, ad attraversare le Alpi, è quella dei chierici e dei pellegrini che si recano a Roma e ai Luoghi santi, eccetto che nei cento anni (560-660) in cui, per timore dei Longobardi ancora barbari e ariani, preferivano far il giro della valle del Rodano e della via di

mare. ⁶ Grandemente diminuito è il numero dei mercanti: tanto più che chierici e pellegrini acquistano essi stessi, a Pavia e a Roma, buona parte di quei prodotti d'Oriente di cui hanno bisogno. Quanto agli amministratori, essi non ricompaiono sulle vie che dopo la conquista del regno longobardo ad opera di Carlo Magno e della costruzione, da parte sua, di una grande unità politica, di cui la capitale è Roma e le città principali sono Aix la Chapelle e Pavia.

Alla divisione di questo Impero in tre regni, morto Ludovico il Pio (840), il primogenito di lui, Lotario, ottiene la parte centrale, con entrambi i centri essenziali — Aix la Chapelle e Roma —; l'intero massiccio alpino e l'Italia sono compresi nella Lotaringia e i messi di Loatrio circolano dal nord al sud di questo regno attraversando le Alpi. Più tardi, nell'XI secolo, quando gli imperatori della dinastia salica ebbero unito sotto il loro dominio alla Germania e all'Italia anche il regno di Borgogna, i passi delle Alpi occidentali furono essi pure sempre più percorsi dai funzionari imperiali.

L'avvento della dinastia salica alla corona imperiale dopo la vittoria di Ottone I su gli Ungari (962) suscita, col ritorno della pace e della sicurezza interna uno slancio delle relazioni commerciali, che nel periodo carolingio s'erano limitate al rifornimento del palazzo e dei monasteri maggiori dei paesi franchi, di prodotti orientali: ⁷ il *Preceptum negociatorum* che, nell'828, esentava da qualsiasi balzello alle Chiuse, ⁸ e per qualunque via seguita, i mercanti che approvvigionavano il palazzo imperiale, prova tuttavia che sussisteva nel IX secolo una circolazione sufficiente a giustificare il mantenersi di percettori d'imposte in luoghi fissi su ciascuna delle grandi vie alpine.

I passaggi usati da queste diverse categorie di viaggiatori potevano essere estremamente vari, dato che per lo più essi circolavano a cavallo: trasporti carreggiati non se n'effettuavano più,

⁶ R. LATOUCHE, *Les communications entre la Gaule et l'Italie sous le Bas-Empire et à l'époque mérovingienne*, in *Studi in onore di A. Fanfani*, Milano 1962, I, pp. 473-80.

⁷ H. LAURENT, *Aspects de la vie économique dans la Gaule franque: marchands du palais et marchands d'abbaye*, nella «*Rev. Hist.*», 1938, II, pp. 281-97.

⁸ G. G. DEPT, *Le mot 'clusas' dans les diplômes carolingiens*, in *Mélanges Henri Pirenne*, Bruxelles 1926, I, pp. 89-98.

sia perchè il volume delle merci era assai diminuito, sia perchè le strade, mal tenute, non permettevano più, come nell'antichità, il passaggio di vetture. I carriaggi s'arrestavano al piede dei colli nelle città del Piemonte, e i mercanti che recavano le merci potevano, con bestie da soma, cercare di evitare i balzelli prendendo vie di traverso. Neppure i passi principali delle Alpi restano, nell'alto Medio Evo, gli stessi del mondo antico, anche se la loro importanza rispettiva sia mutata.

La via costiera — la *Julia* —, già ardua a essere usata per l'abbandono in cui è caduta dopo la metà del VI secolo, ⁹ è resa impraticabile dallo stanziamento di Saraceni a La Barde-Freinet, ¹⁰ nel massiccio dei Maures nei secoli IX e X: di là non solo essi interrompono ogni traffico sulla via meridionale, che ormai controllano, ma effettuano incursioni per razzare su i passi del Monginevra e del Moncenisio stesso i ricchi pellegrini e i viaggiatori. L'espulsione dal loro ricettacolo non restituisce d'altronde neppure una minima parte del traffico d'un tempo alla via costiera: i pirati musulmani venuti dalla Sardegna e dalla Corsica la controllano ancora dal mare e ciò rende loro facile tendervi agguati alle carovane che vi vedono in cammino. Questa via, come tutte le vie rivierasche, cessa dunque d'essere utilizzata nell'alto Medio Evo.

Non si passa più facilmente dai colli di Tenda e di Larche, che sboccano a sud-ovest della pianura piemontese, nè per il Monginevra: posti tutti sotto la minaccia dei Saraceni di Frassineto. Per di più, fino all'XI secolo, la Provenza non ha legami politici di sorta con l'Italia, che dessero motivo all'invio di messi e d'ufficiali.

Il Moncenisio invece, per cui gli eserciti di Pippino e di Carlo Magno penetrano nel regno longobardo, diviene uno dei principali passaggi dalla Francia in Italia: l'importanza che assume nel periodo carolingio doveva essere durevole.

Il colle detto del Piccolo San Bernardo ha perduto anch'esso molta della sua importanza benchè sia forse ancora carrozzabile. Ciò perchè le capitali dei nuovi regni medievali non sono più le grandi città romane, Milano e Lione, ch'esso univa, ma Pavia e

9 R. LATOUCHE, art. cit., p. 476.

10 [Frassineto (*Fraxinet*): il villaggio attuale di La-Garde-Freinet, nel dipartimento del Varo, ne conserva il nome].

Vienne, entrambe alquanto spostate a sud e tra le quali la via diretta è quella del Moncenisio.

Quanto al colle detto del Gran San Bernardo, esso è allora il principale punto di passaggio attraverso le Alpi: se ne avvale Stefano II quando viene in Francia a chiedere il soccorso di Pipino contro i Longobardi: l'utilizzano il più spesso gli imperatori carolingi nelle loro discese in Italia, dal momento in cui risiedono normalmente nella valle del Reno: vi passa la via da Aix la Chapelle a Roma, che costituisce l'asse dell'Impero di Carlo Magno e poi quello della Lotaringia.

In quelli di questi itinerari che sono i più frequentati s'è conservato, a volte modificandolo, il tracciato della via romana; se ne sono serbati i ponti o si sono loro sostituiti, se crollati, con tavole di legno gli archi originariamente in pietra. Le vie sono frequenti di pedaggi, di case per la riscossione di diritti, di cui le più importanti sono quelle delle chiuse. E i monasteri che vengono allora fondati lungo le vie più frequentate, come quella della Novalesa tra il colle del Moncenisio e Susa, accolgono i viaggiatori. Anzi, questi monasteri, o alcuni benefattori, fanno sorgere ospedali nei punti più aspri del percorso: ospedali che si moltiplicano alla fine del X° secolo e nell'XI°, a mano a mano che il traffico aumentava. Bernard de Menthon, testimone delle difficoltà provate dai viaggiatori il cui numero s'accresce dalla fine delle incursioni ungare, fonda tra il 960 e il 970 due ospizi in vicinanza dei colli da una parte e dall'altra del massiccio del Monte Bianco, di cui è originario. E questi colli — il Grande e il Piccolo San Bernardo — assumono nomi tratti dalle fondazioni del santo: massimo attestato dell'importanza materiale e spirituale di esse. Con queste forme di assistenza e questa nuova toponimia s'inizia veramente un periodo in cui la circolazione diviene considerevole.

IV

Dall'XI secolo, il rinnovarsi della sicurezza, lo slancio demografico ed economico, lo stabilirsi con le Crociate d'un flusso ormai costante di occidentali che vanno e vengono dalla Terra Santa, la crescente autorità del papa sull'insieme della Cristianità che moltiplica le visite dell'alto clero a Roma, l'apparire del grande commercio genovese, e poi di intermediari astigiani e lombardi tra Genova e la Francia, sviluppano relazioni di ogni genere attra-

verso le Alpi. D'altra parte, il passaggio dei viaggiatori è ormai molto meglio conosciuto per i testi sempre più numerosi e sempre più precisi che ne parlano: cronache, ordinariamente, ad annali sempre concisi ed incerti, ma che danno qualche volta l'itinerario d'un gran personaggio; ¹¹ ma anche canzoni di gesta ricche di pie- ed eroiche leggende, ma che ci mostrano le tappe dei pellegrini sulla via di Roma o di Gerusalemme; e vi sono già documenti finanziari, a volte, più precisi e datati. La relativa abbondanza di queste testimonianze e le comparazioni che possono suggerire permettono di conoscere bene, ormai, le principali strade seguite nella traversata delle Alpi tra la Francia e l'Italia.

Dall'XI^o al XIII^o secolo avanzato, nel fiorire dell'Occidente, i passaggi frequentati sono i seguenti.

Il Gran San Bernardo resta, come nel periodo precedente, il più usato, tanto più che la sua attrezzatura ne facilita ormai la traversata. Sul finire del X secolo l'usa, ad esempio, tornando da Roma, Sigerico, arcivescovo di Cantorbery. ¹² La via che lo supera riunisce i viaggiatori che vengono dalla valle del Reno e da Basilea per l'altopiano elvetico e le rive del lago di Ginevra, quelli che vengono dai Paesi Bassi, dalla Champagne e dalla Franca Contea spesso contornando il Giura, o per la valle del Reno a nord, o per quella del Rodano a sud, e quelli infine che vengono dalla Borgogna e da Lione per la valle del Rodano e le rive del lago di Ginevra. Tutti risalgono, a partire da Martigny, la valle di Entremont e, al di là del colle, passano per Aosta donde la vallata della Dora Baltea li conduce a Ivrea. E' la grande strada dei paesi del nord, più che della Francia settentrionale, per l'Italia. Coloro che la seguono, giunti ad Ivrea, se rivolti ad est, verso Venezia, passano dapprima per Vercelli, proseguendo poi per Novara e Milano; se a sud, verso Roma, raggiungono Vercelli o Torino, da dove ritrovano, a Pavia o a Piacenza, la grande via dalla Francia a Roma: la *via Francigena*.

Il Piccolo San Bernardo, che fa passare i viaggiatori che vanno da Chambéry verso Milano, dalla Tarantasia alla val d'Aosta, è sempre meno utilizzato, chè, dopo l'VIII secolo, subisce la concorrenza vittoriosa del Moncenisio, che consente ai viaggiatori di procedere ben di più in pianura.

¹¹ Come l'itinerario di Filippo Augusto da Brindisi in Francia nel 1191 nei *Gesta Henrici II et Ricardi* (M. G. H., SS., XXVII, p. 131).

¹² *Memorials of Dunstan*, ed. Stubbs, 1874, p. 391 e sgg.

Il colle del Moncenisio è divenuto il passaggio principale che conduce da un punto qualunque della valle della Saône e del Rodano in quella del Po. Vengano i viaggiatori dall'Isola di Francia, dalla Champagne, dalla Borgogna o dal Massiccio centrale, lascino essi la grande partizione naturale delle due successive valate a Maçon, a Lione o a Vienne, essi giungono a Chambéry, poi passano per Montmélian, ¹³ ove si ritrovano con quanti abbiano lasciato la valle del Basso Rodano a Valence e abbiano proseguito per Grenoble e il Graisivaudan. Tutti risalgono la Moriana fino a Lanslebourg; la strada si fissa definitivamente all'inizio del XIII secolo per il Gran Moncenisio (2,083 m.), donde, contornando il lago e passando ai piedi della Gran Croce, si discende verso la Novalesa, Susa, Sant'Ambrogio di Torino, ai piedi dell'abbazia di San Michele della Chiusa, e si giunge a Torino. Da qui, per Vercelli e Mortara, oppure costeggiando il Po, i viaggiatori provenienti dalla Francia raggiungono Pavia e Piacenza, dinanzi a questa traghettando il fiume. A Pavia comincia il tronco comune, la vera *Francigena* che conduce a Roma: a Pavia convergono i suoi due bracci, l'uno che ha valicato le Alpi al Gran San Bernardo, l'altro che le ha valicate al Moncenisio. Essa serve sopra tutto la Francia del nord e dell'ovest, i paesi di lingua d'Oil; ma si è visto che per il Moncenisio transitano anche in maggior parte i viaggiatori usciti dal Massiccio centrale e coloro che, originari dei paesi del Mezzogiorno, hanno lasciato la valle del Rodano così in basso come Valence.

I più dei viaggiatori provenienti dai paesi del basso Rodano risalgono la valle della Durance e, al di là di Briançon, valicano la cima delle Alpi al colle del Monginevra. Di qui, attraverso il Briançonnais che si stende su i due versanti della catena, essi toccano la valle della Dora Riparia ad Oulx e raggiungono a Susa la via discesa dal Moncenisio. Ma il ventaglio delle vie francesi che si chiude al Monginevra è da cinque a sei volte più stretto di quello che fa capo al Moncenisio.

A sud del Monginevra, non vi sono passi importanti: quelli di Larche, o di Largentière, e di Tenda non sono usati che re-

¹³ [Momeliano (*Mons Aemilianus*), cittadina della Savoia e una delle sue più importanti fortezze: nota per le espugnazioni, da parte di Francesco I nel 1523, di Enrico IV nel 1600 e del maresciallo Catinat il 21 dicembre 1691].

gionalmente e sporadicamente, benchè la fondazione al loro sbocco, nella piana di Cuneo (1198), mostri da principio e suscitò quindi una qualche circolazione tra le valli dell'Ubaye e della Roia, da un lato, della Stura e del Gesso dall'altro, valli che essi univano dalla fine del XII secolo. La grande massa dei viaggiatori e delle merci li evita. In fine, la via costiera, del tutto guasta, non è più utilizzabile.

In tal modo tra il cabotaggio lungo la costa e il colle del Monginevra, sito a volo d'uccello a 160 chilometri dal mare, non è d'ordinario utilizzato alcun passaggio. Lo spessore del sistema montagnoso Alpi Marittime-Appennino spinge i viaggiatori al nord di esso: piuttosto di attraversare in direzione diretta da cento a duecento chilometri di montagna di media altitudine, essi preferiscono superare successivamente, secondo tracciati perpendicolari al loro asse, due massicci assai elevati, le Alpi dapprima, l'Appennino toscano di poi. Da Martigny ad Aosta per il Gran San Bernardo, da Momeliano a Susa per il Moncenisio, da Briançon a Susa per il Monginevra, da Fornovo a Sarzana attraverso l'Appennino, non si ha che una cinquantina di chilometri di montagna e d'una montagna costellata d'ospedali e d'ospizi e ove la strada è ben tenuta. I viaggiatori preferiscono questi due passaggi, aspri ma brevi, e dove trovano qualche assistenza, a lunghi itinerari per montagne meno elevate ma senza aiuto di sorta: non v'è chi si avventuri, sia da est che da ovest, nel dedalo inestricabile delle Alpi Marittime e dell'Appennino Ligure. Le stesse ragioni militano a sfavore del Piccolo San Bernardo o del Moncenisio.

Così, nel momento in cui si stabilivano i grandi itinerari medievali dalla Francia all'Italia, diveniva palese come non vi fosse via diretta tra la Francia meridionale, la Linguadoca e l'Italia, per l'impraticabilità della strada costiera e l'inagibilità al traffico del quadrilatero montuoso Alpi Marittime-Appennino Ligure. Gli Occitani, venuti dai paesi atlantici per la grande via La Rochelle-Cahors-Montpellier o dalla Guascogna per la valle della Garonna, la soglia di Naurouze e la val d'Aude, possono ben traversare il Rodano non ad Arles, ove il ponte romano è distrutto, bensì ad Avignone, ove il nuovo ponte San Bénézet deve la sua celebrità all'essere l'ultimo avanti lo sbocco del fiume, a 60 chilometri dal mare; essi erano costretti, risalendo la valle della Durance, ad andare a valicare le Alpi a 160 chilometri dal mare e poi tornare sulla costa del Mediterraneo in Lunigiana dopo es-

ser passati sulla riva sinistra del Po e aver attraversato in diagonale il Piemonte. Questo giro considerevole rappresentava per gli Occitani un tragitto supplementare di almeno centocinquanta chilometri non evitabile se non passando dal mare.

Ciò è manifesto guardando la carta dei possessi francesi dell'abbazia di San Michele della Chiusa al principio del XIII secolo. Questi possessi erano stati donazioni di signori che, nel corso del loro pellegrinaggio o del loro viaggio verso Roma, Venezia o Genova, ove s'imbarcavano per l'Oriente, salivano da Sant'Ambrogio di Torino all'abbazia a venerarvi l'arcangelo invincibile, a ringraziarlo della felice traversata delle Alpi e a chiedergli di assicurare il successo delle loro armi o del loro viaggio. Ne conosciamo l'elenco dalla bolla di conferma concessa al monastero da Innocenzo III.¹⁴ I monasteri, i priorati e le chiese possedute fin allora sono situati in tre gruppi di diocesi: nelle diocesi alpine vicine — Ginevra, Tarantasia, Moriana, Grenoble, Embrun, Gap, Die —, l'ultima delle quali è quella partendo dalla quale si può raggiungere l'Italia per il passo di Larche; nelle diocesi del Massiccio centrale e zona tutt'intorno — Poitiers, Limoges, Bourges, Cahors, Clermont, Le Puy, Lione —; in fine nelle diocesi della Guascogna, dei Pirenei e della Linguadoca — Comminges, Couserans, Tolosa, Carcassona, Narbona, Maguelone, Avignone —, alle quali si può aggiungere la diocesi catalana di Gerona. L'abbazia sembra priva di possessi nella Francia del nord. Quest'elenco mostra che, dopo il IX secolo, sono passati ai piedi di San Michele della Chiusa viaggiatori che venivano per il Moncenisio da tutti i paesi della Francia centrale e per il Monginevra dalla maggior parte della Francia meridionale. Se i Guasconi, gli abitanti dei Pirenei, della Linguadoca, della Provenza, non son passati dal colle di Larche, da quello di Tenda o dalla riviera, è perchè non esisteva una buona strada per superare il sud del massiccio alpino neppure a nord dell'Appennino Ligure e che quanti non volevano andar per mare dovevano risalire al nord fino a Susa.

Così la *via Francigena*, lungo il suo tronco comune da Pavia a Roma, raccoglieva, nel XII secolo, i pellegrini e i viaggiatori originari di tutta la Francia che affluivano in Piemonte, ove si

¹⁴ Privilegio del 13 aprile 1216: in UGHELLI, *Italia Sacra*, t. IV, p. 1028.

riunivano i suoi due bracci principali: quello di Aosta, proveniente dai due San Bernardo, e quello di Susa che fondeva le due diverse correnti, che avevano valicato le Alpi al Moncenisio e al Monginevra. Per i Francesi contemporanei di Filippo Augusto, fossero del nord o del sud, tutte le vie menavano a Roma: ma passando per Torino o per Vercelli.

V

Intorno al 1230, quando comincia l'apogeo delle fiere di Champagne, lo stesso sviluppo delle relazioni commerciali tra i paesi del nord e dell'ovest della Francia e l'Italia trae seco modifiche nella carta degli itinerari attraverso le Alpi. E ci è più facile seguirle, chè disponiamo ormai di documenti più precisi che per il passato: vi sono, in effetti, dal XIII secolo, guide del pellegrino di Roma o di Terra Santa, come quelle di Alberto di Stade (d'attorno il 1236)¹⁵ e di Matteo Paris (d'attorno il 1250),¹⁶ che hanno rispettivamente per origine Brema e l'Inghilterra, trattati di commercio in cui sono fissati itinerari o giornali di viaggio tenuti tappa per tappa da compilatori meticolosi.

Causa maggiore delle modifiche, lo sviluppo demografico, economico e politico della Germania, che si manifesta specialmente nella creazione dell'Ansa teutonica. Ne consegue il risorgere delle antiche vie di passaggio attraverso le Alpi centrali e l'apertura di un certo numero di nuove, destinate a evitare a un gran numero di pellegrini e di mercanti tedeschi e settentrionali in genere, che dovevano raggiungere la Lombardia, Venezia o Roma, un giro volto così ad Occidente come quello per il Gran San Bernardo: la via della Lotaringia — regno intermedio dell'Europa carolingia —, su cui si trovava il passo famoso, è abbandonato dai viaggiatori provenienti da nord a favore di strade che portavano, superando le Alpi, direttamente a sud dell'antico regno della Francia orientale. Il Laur-Belart, il quale ha rilevato gli itinerari di 87 viaggiatori che hanno attraversato le Alpi tra il 1125 e il 1237, dà 7 passaggi per il Gran San Bernardo tra il 1125

15 Pubbl. ivi *M. G. H., Scriptores*, t. XVI, p. 337.

16 Pubbl. da K. MILLER, *Mappae mundi: die ältesten Weltkarten*, t. III, 1895, p. 84 sgg.

e il 1170 e nessuno tra il 1170 e il 1237.¹⁷ La pressione dei viaggiatori nordici verso passaggi più ad oriente portava, dopo una preistoria ancora oscura, all'apertura quasi simultanea verso il 1235 di due nuovi grandi passi: il Sempione e il San Gottardo.

I passi delle Alpi centrali erano stati, per ragioni fisiche e tecniche, negletti fin allora a favore di quelli delle Alpi occidentali. Da una parte, effettivamente, l'altezza media più elevata delle Alpi centrali ne riduceva la viabilità: i versanti delle vallate sono ripidi, spesso questi versanti si restringono in gole in cui i sentieri spariscono sotto l'impeto dei torrenti e le valanghe rischiano d'impedire il passaggio. Dall'altra, le vie naturali che davano accesso ai passi delle Alpi centrali erano peggio disposte di quelle che conducevano ai passi delle Alpi occidentali: le alte valli del Reno, del Rodano e dell'Aar non erano così ben articolate in un massiccio tanto più spesso di quelle del medio Rodano e dei suoi affluenti nel Vallese, nella Savoia e nel Delfinato; e, d'altronde, le gole della vallata della Reuss impedivano d'usare questa vallata per raggiungere direttamente dall'Italia del nord la Svizzera centrale ove sembrava dovessero condurre.

Ora, nel primo terzo del XIII secolo, uno sforzo considerevole viene compiuto per utilizzare i colli del Sempione e del San Gottardo che conducevano direttamente in Lombardia. Lo slancio di Milano, i cui mercanti cercano di raggiungere le fiere della Champagne per un itinerario più diretto, e che anche i mercanti renani possono seguire senza giri, è la causa maggiore del progressivo taglio della via del Sempione attraverso un massiccio ostile, che, dal suo lato, persegue pure il vescovo di Sion: il colle, di 2.009 metri, è di 400 meno elevato di quello del Gran San Bernardo, per via del quale Milano era in comunicazione fin allora con i paesi del nord-ovest. Dal 1219, un accordo concluso tra il vescovo di Sion e i Vallesi menziona le «*armaturae que ducuntur de Lombardia per Sedunum*». ¹⁸ L'uso del colle è per la prima volta ricordato in un atto del 1235 riprodotto in un 'vidi-

17 R. LAUR-BEYART, *Studien zur Eröffnungsgeschichte des Gotthardpasses mit einer Untersuchung über Stiebende Brücke u. Tafelsbrücke*, Zürich 1924.

18 J. GREMAUD, *Documents relatifs à l'histoire du Valais*, in «*Mémoires et Documents*», publ. par la Société d'hist. de la Suisse romande, t. XXIX, p. 194, n. 282.

mus' del 1246. ¹⁹ Simultaneamente s'apre la via del San Gottardo: l'arcivescovo di Milano consacra la piccola chiesa dell'ospizio del San Gottardo nel 1230 ²⁰ e nel 1236 essa è ricordata da Alberto di Stade negli itinerari, che indica, da Brema a Roma; ²¹ il passaggio della valle della Reuss è divenuto possibile per la costruzione d'un ardito ponte (*die Stiebende Brücke*).

L'apertura di queste due strade sotto la spinta del commercio consente lo sviluppo di quello che si discosta dall'antica via del Gran San Bernardo. ²² Lasciamo da parte il San Gottardo che non interessa la Francia. Appena la morte di Federico II ebbe posto fine alle terribili guerre che mantenevano Milano in un'atmosfera di lotta e di paura, un accordo concluso tra il vescovo di Sion e la gilda dei mercanti milanesi contrassegnò l'ingresso del Sempione fra le grandi strade dell'Occidente. ²³ E questa apertura d'una via più diretta tra Milano e le fiere della Champagne ebbe per conseguenza il miglioramento dei passi del Giura con la creazione d'un gran numero di ospizi e il disimpegno della chiusa principale — quella degli Ospedali, tra Pontarlier e Les Clèes, ov'è stabilito dal 1266, almeno, prova di un traffico ormai cospicuo, il pedaggio di Jougne. ²⁴

Dalla metà del secolo, la gran via diagonale, dalla Francia settentrionale e dalla Champagne verso la Lombardia, il Veneto e l'Italia, si è ormai affermata: essa segue il margine esterno del Piemonte. L'attestato più evidente della sua normale utilizzazione ci viene dal viaggio che l'arcivescovo di Rouen, Eudes Rigaud, effettua a Roma nell'inverno del 1254 e di cui ha lasciato il giornale, con indicati giorno per giorno tappe e fatti più salienti. ²⁵ Se l'arcivescovo e il suo sèguito hanno pernottato il 6 febbraio a Louéche, il 7 a Briga, l'8 a Diveria, sul colle stesso, il

¹⁹ GREMAUD, op. cit., p. 319.

²⁰ Cfr. G. FRANCESCHINI, nella *Storia di Milano*, t. IV, Milano 1954, p. 148.

²¹ In *M. G. H.*, SS., t. XVI, p. 337, già cit.

²² Ch. GILLIARD, *Problèmes d'histoire routière*. I: *L'ouverture du Gothard*, in « *Annales d'hist. écon. et soc.* », 1929, pp. 177-82.

²³ M. C. DAVISO, op. cit., p. 99.

²⁴ V. CHOMEL e J. EBERSOLT, *Cinq siècles de circulation internationale vus de Jougne*, Paris 1951, pp. 33-43.

²⁵ Cfr. il nostro scritto su gli itinerari di E. Rigaud e B. Bonis [che precede immediatamente in questa raccolta].

9 a Domodossola, il 10 a Pallanza, senza che il segretario, che tiene il giornale, abbia sentito il bisogno di segnalare difficoltà di sorta, vuol dire che la via era già percorribile. Mezzo secolo prima, Eudes sarebbe passato per il Gran San Bernardo o per il Moncenisio. Ma, nel XIII secolo, mentre il traffico si allontanava dal Gran San Bernardo, la funzione del Moncenisio non fa che crescere.

Altro motivo di questa fortuna è l'unione politica tra la marca di Torino e le contee di Savoia e di Moriana che fa della strada Chambéry-Torino per S. Giovanni di Moriana l'asse principale del nuovo Stato i cui ufficiali si spostano costantemente da un versante all'altro delle Alpi, secondo il luogo ove risiede il principe. Il trattato concluso nel 1300 tra Amedeo V di Savoia e la Repubblica di Genova definisce con precisione, con le principali località ch'essa attraversa, la grande strada, lungo la quale — da Torino a Bourg nella Bressa e alla Seille per il Moncenisio — i mercanti e i vetturali genovesi avrebbero beneficiato di privilegi attraverso gli stati del conte.²⁶ La strada del Moncenisio ha raggiunto quel più alto grado d'importanza, che dura tuttora.

In queste condizioni, il declino dei due passi del Grande e del Piccolo San Bernardo, i più importanti, l'uno nell'età romana, l'altro nell'età cadingia, a profitto dei loro vicini dell'est, l'affatto nuovo Sempione, e, a sud, il Moncenisio, che doveva il suo sviluppo di Carolingi, non poteva che andnare accentuandosi.

D'altra parte, nel sud-ovest del Piemonte, in cui il sorgere di Cuneo agli sbocchi dei passi di Larche e di Tenda, alla fine del XII secolo, era il segno del risveglio della circolazione, che d'altra parte contribuiva a sviluppare l'unione politica della regione con la Provenza, sotto Carlo d'Angiò, re di Sicilia e conte di Provenza, è stato un ulteriore incentivo delle relazioni attraverso le Alpi: il sale da Nizza giunge a Torino per il colle di Tenda e l'uso del passo di Larche diviene meno sporadico che per il passato.²⁷

²⁶ Cfr. BARELLI, art. cit., p. 112. Le tappe di questo itinerario erano: Torino, Rivoli, Avigliana, San Giorgio, Susa, il Moncenisio, S. Giovanni di Moriana, La Chambre, Aiguebelle, Momeliano, Chambéry, Le Bourget, Mont du Chat, Yenne, Belley, Rössillon, Saint Rambert, Saint Germain, Ambronay, Pont d'Ain, Saint André, Bourg en Bresse, Bâgé le Châtel, Pont de Vaux, la Seille.

²⁷ SCLAFERT, art. cit.

VI

Il grande evento del secolo XIV, che direttamente interessa i passi alpini, è lo stabilirsi del Papato ad Avignone. Dopo il 1305 il papa non risiede più in Italia; dal 1309 al 1376 la Curia, i cui compiti erano sempre più accresciuti dal centralismo, è stabilita, in un assetto ben migliore che non fosse mai stato a Roma, nella piccola città alla confluenza del Rodano e della Durance, all'estremità dell'ultimo ponte sul gran fiume, prima della foce.

Ne segue un va e vieni continuo di chierici tra le diocesi italiane e Avignone: un movimento ben più importante di quello che nel XIII secolo recava in Curia in Italia presuli e chierici francesi. Di più, essendo l'obiettivo maggiore della politica papale la riconquista delle provincie dello Stato della Chiesa sollevatesi con la complicità di molti signori italiani, la diplomazia e le guerre che devono condurre in Italia i papi di Avignone moltiplicano le andate e i ritorni attraverso le Alpi di prelati, di chierici, di messi, di servitori laici e di stipendiati della s. Sede. D'altronde, molti pellegrini del nord e dell'ovest d'Europa che continuano a recarsi a Roma, ove si trovano le tombe degli apostoli Pietro e Paolo, deviano per Avignone, ove visitano la Curia papale, il loro viaggio al centro spirituale della Cristianità.

Queste condizioni nuove rafforzano la necessità di attraversare le Alpi del Sud che s'era già manifestata per altre ragioni nel secolo precedente, essendo Avignone situata a sud del parallelo di Genova, a un di presso su quello di La Spezia. Esse recano un uso maggiore dei due itinerari meridionali. ²⁸

Il primo dei due, per vero, non attraversa le Alpi: consiste nel rimontare la valle della Durance fino a Pertuis, raggiungendo di là Aix, capitale della contea di Provenza, e da qui, per la depressione interna costituita dalle vallate dell'Are e dell'Argens, Draguignan, Grasse e, in fine, Nizza. Questo itinerario evita accuratamente di costeggiare il mare e, quando lo tocca, è per recare a un imbarco: per mare, tra Pisa e Nizza, sono trasportate le lane e le stoffe grezze dei paesi del Nord importate per Firenze e i prodotti di lusso che i mercanti fiorentini vendono nelle corti di Avignone, di Parigi e di Londra. ²⁹ Questo itinerario per Niz-

²⁸ SCLAFERT, *ivi*.

²⁹ A. SAFORI, *Una Compagnia di Calimala ai primi del Trecento*, Firenze 1932, pp. 63-70.

za non è che un modo per abbreviare la traversata per mare per chi temesse nemici o pirati, o un troppo lungo tragitto sull'acqua, imbarcandosi o sbarcando ad Avignone, a Bouc o a Marsiglia. Per la riviera continua a non esservi passaggio normale.

L'altra strada che nel contempo viene ad esser frequentata è quella che, risalendo la valle della Durance e poi quella dell'Ubaye giunge, per Barcelonnette, al passo di Larche, donde, per la valle della Stura, i viaggiatori pervengono a Cuneo. Se il loro obiettivo non è il Piemonte, ma l'Italia centrale, essi non sono alla fine delle loro pene, chè per raggiungere Savona attraverso l'Appennino Ligure, di cui si supera il crinale al colle di Cadibona o al passo di Giovo, occorrono varie giornate di difficile cammino. E, a sud di Genova, le stesse difficoltà si frappongono ancora una terza volta non esistendo una via litoranea e occorrendo superare gli ardui pendii del Bracco e delle Cinque Terre, ³⁰ prima di toccare in fine la pianura in Lunigiana. Un itinerario ch'era stato a volte utilizzato nel XIII^o secolo, dai viaggiatori che intendevano recarsi a Genova: come quell'arcivescovo di Rouen, Eudes Rigaud, che, tornando da Roma nel luglio 1254, voleva ottenere nel gran porto ligure notizie del ritorno dall'Oriente di san Luigi. Ma, anche se praticato nel corso del Trecento, questo itinerario esclusivamente montano restava difficile e spossante; esso era, in ogni caso, pressochè interdetto alle mercanzie.

Così, anche quando la corte pontificia risiede ad Avignone, sul parallelo di La Spezia, l'accresciuta circolazione degli uomini e delle merci tra la Provenza e l'Italia, continua a svolgersi, per via di terra, dalla strada del Monginevra, cioè a dire facendo un immenso giro fino a nord del Po. Da Pavia si raggiungeva agevolmente la Lombardia ed il Veneto, da Piacenza la Romagna e le Marche per la via Emilia. Se si andava a Roma si prendeva a Piacenza il tronco comune della via di Francia e, per Fornovo, il passo della Cisa, Sarzana, Lucca e Siena, si raggiungeva la città eterna. Si venisse da Avignone o da Parigi, per recarsi a Roma, l'itinerario era, a partire da Susa, esattamente identico. E' quello che quanti provengono dalla Linguadoca, dai Pirenei e dalla Guascogna continuano a seguire. Tanto normale è il seguirla da racco-

³⁰ «Chemin très mauvais et montueux, rempli de pierres, de précipices, d'auberges assez mauvaises et fort peu fréquentées» dirà di esso il Montaigne, che rifiuta di prenderlo nei 1851 (*Journal de voyage*, ed. d'Espezel, Paris 1931, p. 350).

mandarla dalla Curia in una guida destinata ai pellegrini che, passando per Avignone, raggiungeranno quindi Roma, quando, all'indomani della peste nera del 1348 Clemente VI, risiedendo ad Avignone, proclama il Giubileo con grandi indulgenze per tutti coloro i quali si recassero a Roma nel 1350 a render grazie a Dio e agli Apostoli d'esserne scampati. Della guida ci è rimasta una copia inserita nel libro di conti d'un mercante di Montalbano, Bartolomeo Bonis, che compie, con qualche amico, il pellegrinaggio: la strada è percorsa in due mezze tappe quotidiane: i luoghi ov'è preferibile arrestarsi per il pasto di mezzogiorno e per il pernottamento sono enumerati giorno per giorno.

Nel XIV secolo i Francesi del Mezzogiorno continuano dunque a risalire verso nord fino al colle del Monginevra ed a Susa per recarsi nell'Italia centrale. Senza dubbio, il massimo motivo del favore di questo itinerario del Monginevra è la presenza della Curia ad Avignone: esso conobbe allora il suo apogeo.

Nel Quattrocento, benchè la sede pontificale fosse ristabilita a Roma, il permanere dei problemi politici che attraevano gli Angioini di Provenza, pretendenti al regno di Napoli, nella Penisola e il desiderio di maggiori rapporti economici tra il sud del Piemonte e la costa continuarono a rendere gradito un passaggio meridionale attraverso le Alpi, che fu utilizzato.

Durante questi tentativi il marchese Luigi II di Saluzzo fece realizzare un'opera d'una novità tecnica comparabile a quel che era stato due secoli e mezzo prima il lancio del ponte spumeggiante sulla gola della Reuss che aveva aperto il passaggio per il San Gottardo. Egli fece scovare un tunnel, il primo tunnel alpino, sotto il colle del Monviso, tra il Queyras (alta valle del Guil, affluente della Durance) e la valle inferiore del Po che comanda Saluzzo. Questo traforo, il traforo della Traversette, scavato a 2.900 metri d'altitudine, perforava la montagna per una lunghezza da 72 a 520 metri al di sotto del livello della cresta. La galleria aveva 2 metri e 50 cm. di altezza e altrettanto di larghezza, vale a dire una dimensione giusta, sufficiente al passaggio d'un mulo carico. Il traforo venne aperto al traffico nel 1480.³¹ Tuttavia, esso non ebbe mai troppa importanza nè il traffico poteva esservi considerevole. Il problema, in effetti, non era tanto di superare le Alpi meridionali quanto di attraversare l'immenso quadrilatero

31 A. LEÇOY DE LE MARCHE, *Le roi René*, Paris 1879, t. I, p. 480.

montagnoso costituito dalle Alpi Marittime e dall'Appennino ligure. E questo problema non poteva essere risolto senza sforzi e spese sproporzionati ai risultati che potevano essere conseguiti. Tuttavia, l'apertura sotto il Monviso del primo traforo alpino, manifestando i progressi compiuti dall'ingegno e l'avvento d'una tecnica nuova, segna simbolicamente la fine del Medio Evo per quanto concerne la circolazione attraverso le Alpi.

VII

Nell'età moderna la situazione non cambiò sostanzialmente fino alla rivoluzione industriale e tecnica del XIX° secolo. Le armate francesi di Carlo VIII e di Luigi XII penetrarono in Italia per i colli del Moncenisio e del Monginevra; solo Francesco I, ad aggirare gli Svizzeri che l'attendevano in val di Susa, utilizzò il passaggio pressochè impraticabile del colle dell'Enchastraye che gli assicurò il vantaggio della sorpresa. I passi principali tra la Francia e il Piemonte rimasero il Sempione, al limite orientale della regione, e il Moncenisio. Il Gran San Bernardo non è usato che sporadicamente come al tempo del celebre passaggio dell'armata francese nel 1800, allorchè il Bonaparte voleva giungere il più presto possibile in Lombardia per una via sicura a sorprendervi gli Austriaci; ma è significativo che quando dominerà insieme Francia, Svizzera e Italia dedicherà tutte le sue cure alla costruzione e all'allargamento della strada del Sempione e alla apertura d'una litoranea tra Nizza e Genova. Il Monginevra ha perduto il traffico rilevante che gli aveva attirato la residenza ad Avignone della Curia, ma continua ad essere frequentato dai francesi del Mezzogiorno che per recarsi in Italia seguivano la via di terra. I colli meridionali — Larche e Tenda, come il traforo del Monviso — non sono utilizzati, salvo il caso del passaggio di armate per considerazioni strategiche, se non per scambi locali tra la Provenza e la contea di Nizza e il Piemonte.

Il passaggio più importante permane, in tutto il periodo moderno, il colle del Moncenisio; ed è naturale, poichè vi passa l'asse interno del ducato di Savoia, la via da Chambéry a Torino. E' significativo che, quando Napoleone III volle sostenere Vittorio Emanuele II nella guerra contro l'Austria nel 1859, l'armata francese, per penetrare in Piemonte e collegarsi alle truppe piemontesi, non seguì che due itinerari: una parte s'imbarcò a Marsiglia e sbarcò a Genova, mentre l'altra valicava le Alpi al Moncenisio.

Le ferrovie che seguivano le vallate non recarono mutamenti maggiori nello schema delle vie di comunicazione tra la Francia e il Piemonte; esse accrebbero solo, in modo imponente, il carico dei passaggi maggiori. I grandi trafori furono quelli del Moncenisio (1871) e del Sempione (1900). I passi del Piccolo e del Gran San Bernardo e quello del Monginevra restarono nell'ombra in cui li aveva relegati la fine del Medio Evo. E la ferrovia Cuneo-Nizza, che passa per il col di Tenda, rimase una via di traffico interregionale tra il Piemonte e il Nizzardo, tanto da non esser neppure ristabilita dopo la sua distruzione durante la seconda guerra mondiale. La vera, grande, trasformazione recata dalle ferrovie nella rete delle comunicazioni tra la Francia e l'Italia fu il crearsi, grazie al costruirsi d'innumerabili opere d'arte, d'una linea costiera da Marsiglia a Genova a La Spezia e la conseguente modernizzazione della litoranea aperta nel 1820. E' dunque ormai lungo la costa che passano Spagnoli e Francesi del sud che si recano in Italia: i trasporti diretti da Bordeaux a Milano, da Hendaye e da Cerbère a Roma passano per Ventimiglia. Così, la strada moderna e la ferrovia hanno permesso a tutti i viaggiatori meridionali di evitare il passaggio per il Monginevra e il gran giro per il Piemonte, necessari dopo le grandi invasioni. Con questa trasformazione, con cui si tornava a quello ch'era lo *status* all'apogeo dell'Impero di Roma, s'è aperta l'età della grande industria. ³²

Un periodo nuovo comincia ai nostri giorni col traforo dei grandi tunnels rotabili. L'apertura del traforo del Monte Bianco, nel momento in cui si forma l'Europa, restituirà alla regione dei due San Bernardo e alla val d'Aosta il passaggio dell'asse centrale d'Europa, che avevano perduto dopo la divisione dell'Impero carolingio, prima costruzione politica dell'Occidente, e il disgregarsi della sua parte centrale — la Lotaringia —, or è un millennio.

(trad. P. F. Palumbo)

Yves RENOARD

32 Per il Moncenisio ritornano dall'Italia, nel XVI° e XVII° secolo, due celebri viaggiatori: Montaigne e il presidente de Brosses, che intendevano raggiungere l'uno Bordeaux, cioè il Mezzogiorno, l'altro Digione, cioè il centro della Francia. Montaigne, che veniva dalla Germania, era entrato in Italia dal Brennero; ma il de Brosses, lasciata Digione, aveva seguito la valle del Rodano e ad Antibes s'era imbarcato per Genova. Poco più tardi, il bordelese Dupaty, nel 1785, seguì ugualmente la via di mare per raggiungere, da Nizza, Genova.