

Lungo la via del Brennero
Vicende di un'arteria di transito
dalla preistoria all'età contemporanea

a cura di
Andrea Bonoldi - Elvira Migliario



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

Il sistema di comunicazioni incentrato sul passo del Brennero e, in misura minore, su quello del Resia, che connette la penisola italiana con l'Europa centro-settentrionale, ha avuto fin dalla preistoria un ruolo di primo piano nella circolazione di persone, merci e idee, e a tutt'oggi rappresenta la via di transito di gran lunga più importante dell'arco alpino.

I contributi raccolti nel volume intendono dare ragione, in ottica diacronica e mettendo in rilievo aspetti differenti, del complesso intreccio di fattori che ha definito le dinamiche storiche lungo questa direttrice. Ne emerge un quadro che ancora una volta conferma quanto l'interscambio con le aree circostanti abbia rappresentato un elemento costitutivo nella vita di molte comunità alpine, in un contesto caratterizzato da vincoli ambientali stringenti, ma anche dalle opportunità offerte da un'area di contatto tra spazi politici, economici e culturali diversi.

ANDREA BONOLDI ha studiato economia politica e storia economica e sociale a Trento, Vienna e Milano. Insegna Storia economica presso l'Università di Trento e si occupa soprattutto di relazioni commerciali e processi di sviluppo in area alpina in età moderna e contemporanea.

ELVIRA MIGLIARIO, laureata a Pavia e addottorata tra Pavia, Pisa e Londra, insegna Storia romana presso l'Università di Trento. I suoi principali interessi di studio sono: la romanizzazione dell'Italia antica; la letteratura etno-geografica greco-romana; i rapporti tra retorica e storiografia della prima età imperiale.

Quaderni
di Filosofia, Storia e Beni culturali

20

DIREZIONE

Irene Zavattono

COMITATO SCIENTIFICO

Tiziana Faitini

Andrea Giorgi

Igor Santos Salazar

Il presente volume è stato sottoposto a procedimento di *peer review*.

Lungo la via del Brennero

Vicende di un'arteria di transito
dalla preistoria all'età contemporanea

a cura di
Andrea Bonoldi e Elvira Migliario

Università degli Studi di Trento
Dipartimento di Lettere e Filosofia



UNIVERSITÀ
DI TRENTO

Pubblicato da
Università degli Studi di Trento
via Calepina, 14 - 38122 Trento
casaeditrice@unitn.it
www.unitn.it

Collana Quaderni di Filosofia, Storia e Beni culturali n. 20
Direttrice: Irene Zavattero
Segretaria di redazione: Francesca Comboni
Università di Trento - Dipartimento di Lettere e Filosofia
via Tommaso Gar, 14 - 38122 Trento
<https://www.lettere.unitn.it/222/collana-quaderni>
e-mail: collane.lett@unitn.it

Impaginazione: Matteo Bianco

ISBN 978-88-5541-128-8 (edizione cartacea)
ISBN 978-88-5541-129-5 (edizione digitale)
DOI 10.15168/11572_468290

© 2025 Gli autori / le autrici

L'edizione digitale è rilasciata con licenza Creative Commons
Attribuzione - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale
<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



SOMMARIO

<i>Introduzione</i>	VII
FRANCO MARZATICO, <i>La via del Brennero in epoca pre-romana</i>	3
ELVIRA MIGLIARIO, <i>Brennero (e Resia) nella viabilità di valico dell'impero romano</i>	15
GIUSEPPE ALBERTONI, <i>La via del Brennero nel Medioevo</i>	27
EDOARDO DEMO, <i>Merci e mercanti lungo il Brennero. Il caso delle città della Terraferma veneta nel Rinascimento</i>	47
ANDREA BONOLDI, <i>Istituzioni, mercati, attori. Il commercio di transito in Tirolo tra XVII e XIX secolo</i>	67
FRANCESCO FRIZZERA, <i>Valico o confine? Il Brennero nel lungo Ottocento</i>	81
ALESSANDRA GALIZZI KROEGEL, <i>La mostra Anna, la madre di Maria. Culto e iconografia nel Tirolo storico. Un contributo sul Brennero «crocevia e punto d'incontro»</i>	101
<i>Indice dei nomi</i>	123
<i>Indice dei nomi di luogo e geografici</i>	127



Peter Anich, *Atlas Tyrolensis*, 1774 (particolare): il valico del Brennero.

GIUSEPPE ALBERTONI

LA VIA DEL BRENNERO NEL MEDIOEVO

1. Alcune osservazioni preliminari di metodo

La storia della via del Brennero nel Medioevo per molti versi è sfuggente ed è fortemente condizionata dal panorama delle fonti, che cambiò a partire dal secolo XII, quando iniziarono a essere composti degli itinerari e delle relazioni di viaggio che ci permettono di ricostruire con maggior precisione gli aspetti legati alla viabilità, all'ospitalità dei viaggiatori e alla loro interazione con le comunità locali. Per poterci addentrare con consapevolezza in questa storia dobbiamo quindi attrezzarci da un punto di vista metodologico e avere consapevolezza di alcune premesse di particolare rilevanza.

La prima riguarda l'assenza di confini sulle creste di confine. Nelle regioni che attorniavano il passo del Brennero, come in tutte le Alpi medievali, non vi furono mai confini lineari posti sul displuvio o sui passi stessi. Il principio politico di base che i regni romano-barbarici ereditarono dal mondo romano e trasmisero alle entità politiche successive fu sempre quello di controllare ambedue i versanti dei principali valichi alpini o, quando ciò era impossibile, di controllarne almeno l'accesso. La seconda premessa metodologica su cui vorrei richiamare l'attenzione riguarda la necessità di indagare il rapporto tra viabilità e poteri pubblici a partire dalla nozione di 'area di strada' elabo-

rata ormai alcuni decenni fa da Giuseppe Sergi con l'esplicito intento di prendere le distanze da approcci che privilegiano la ricerca, per lo più illusoria, del 'vero tracciato' di vie e strade e che, nel migliore dei casi, ci conducono a una conoscenza erudita che quasi sempre poco spiega del contesto nel quale vie e strade si inserivano. A questi approcci Sergi ha contrapposto la ricostruzione delle 'aree di strada', un'espressione con la quale ha voluto definire la «fascia di territorio che, su tempi lunghi, appare permanentemente interessata da un transito significativo». Il tutto ricordando che il sistema viario alpino si articolava in tipologie di strade diverse, ma spesso integrate. Vi erano le 'grandi strade', che seguivano parzialmente il tracciato delle vie romane e che portavano ai valichi maggiori, quale nel nostro caso il Brennero. Vi erano, poi, le varianti di queste strade, che portavano a valichi alternativi a quelli ricordati – significativo dal nostro punto di vista fu il caso del passo di Resia – e strade destinate soprattutto alla mobilità interna che, in momenti di pericolo o di bisogno, potevano essere utilizzate anche da chi stava percorrendo itinerari di tipologia diversa.

2. *Un santo e due aree di strada*

Proprio le varianti al Brennero e le strade minori che solcavano le vallate laterali furono le protagoniste dei pochi riferimenti alla viabilità della regione tra Inn e Adige presenti nelle fonti relative all'età altomedievale che, per quel che riguarda la viabilità alpina e il ruolo del passo del Brennero, visse quattro fasi diverse. La prima è quella immediatamente successiva alla fine dell'impero romano d'Occidente e alla creazione del regno ostrogoto. In questo contesto le Alpi, caduto il *limes* del Danubio, divennero una vasta area di frontiera. In particolare l'instabilità politica successiva alla morte di Teoderico e allo scoppio della guerra greco-gotica (535-553) contribuì a rendere sempre più pericoloso l'attraversamento della val d'Adige.

Purtroppo per questa complessa fase storica nelle fonti a noi giunte vi sono pochissimi riferimenti alla regione tra Inn e Adige. Le poche attestazioni riguardano per lo più lo spostamento di piccoli gruppi di guerrieri impegnati nel conflitto tra Goti e Bizantini lungo l'asse che collegava la Rezia alla val d'Adige attraverso vie interne, mai descritte con precisione, ma che con grande verosimiglianza seguivano una linea che dalla val Venosta scendeva verso l'attuale Merano, dove sorgeva l'insediamento fortificato del *castrum Maiense*, per poi proseguire internamente lungo il passo Palade e giungere infine alla piana rotaliana. Ricerche archeologiche condotte negli ultimi decenni hanno dimostrato inoltre la presenza di una rete di fortezze lungo un'altra via interna che collegava l'attuale Trentino occidentale a Brescia, alle Prealpi lombarde e alle Alpi retiche, i cui passi (San Bernardino, Spluga, passo del Giulio, passo del Settimo) iniziarono sempre più dalla metà del secolo VI a costituire la principale alternativa al Moncenisio, al Gran San Bernardo, che in ogni caso mantennero la loro rilevanza, e al Brennero, che invece cadde sempre più ai margini della grande mobilità internazionale.

I passi retici, in tal modo, gradualmente si affermarono come il centro di un'importante rete viaria che collegava le Alpi centrali ai territori sotto influenza franca sia in senso longitudinale sia in quello latitudinale. La via che attraversava il passo del Giulio e del Settimo infatti non solo univa la Lombardia a Coira, ma connetteva quest'ultima località – centro della *Raetia curiensis*, a sua volta erede dell'antica provincia romana della *Raetia I* – con la val Venosta e la conca di Merano, fin dove si estendeva la stessa diocesi del vescovo di Coira. Qui dalla prima età longobarda il *castrum Maiense* era collegato con una sequenza di *castra* che costeggiava a mezza montagna il corso dell'Adige sino a Trento circa e che è testimoniata da un famoso passo della *Historia Langobardorum* di Paolo Diacono, relativo a un'incursione franca avvenuta nel 590. Ma l'area meranese era al centro anche di un'altra importante area

di strada, che si connetteva col passo del Brennero tramite il passo del Giovo o, da Bolzano, tramite la val d'Isarco, il cui accesso, era difficoltoso per cause orografiche nel fondo valle, tanto che per lungo tempo fu possibile solo dall'altezza dell'odierna Chiusa, dopo un percorso in altura che da Bolzano si inerpicava sull'altipiano del Renon. Ambedue queste aree di strada ricalcavano parzialmente parti dell'antica *via Claudia Augusta*, il cui tracciato principale seguiva a ritroso il corso dell'Adige sino alle sue fonti, presso il passo di Resia, passando il Fernpass per poi scendere verso Füssen e Augsburg/Augusta, l'antica *Augusta Vindelicorum*, mentre una sua importante variante (la *via Claudia Augusta Altinata*) collegava l'area veneta e il Cadore col Brennero tramite il passo di Monte Croce di Comelico e la val Pusteria.

Questa situazione non mutò in epoca longobarda, quando i sovrani e le élites a loro legate rinunciarono a un controllo politico dei valichi alpini costruendo una rete di chiuse difensive all'imboccatura meridionale delle principali vallate centro-occidentali. Per quel che riguarda la val d'Adige a nord di Trento, essa rimase una frontiera aperta con il ducato di Baviera. In questo contesto località importanti strategicamente come il *castrum Maiense* potevano passare nel giro di pochi anni dal controllo militare longobardo a quello bavaro e viceversa, come testimonia per esempio la *Vita sancti Corbiniani*, un testo agiografico composto attorno al 765 dal vescovo di Frisinga Arbeone per commemorare il suo predecessore Corbiniano, morto attorno al 730. Proprio in questa *Vita* troviamo una delle prime testimonianze di un itinerario tra la Baviera e l'Italia.

Arbeone ci narra infatti che Corbiniano, un ecclesiastico di origine franca nominato vescovo di Frisinga, assunse un ruolo di mediatore tra la corte ducale bavara, quella regia longobarda e il papato. In questo contesto intraprese due viaggi verso Roma. Le principali tappe del secondo viaggio sono ricordate da Arbeone con una certa precisione. Secondo il suo racconto Corbiniano, che sfuggiva sempre i luoghi troppo frequentati per

preservare la sua propensione ascetica, si sarebbe inoltrato in strade meno affollate di quelle usuali, purtroppo non descritte. Lungo quest'itinerario egli avrebbe passato l'Alamannia (la regione attorno al Lago di Costanza) e la *Valeria*, una denominazione che designava la Baviera e che Arbeone, com'era usuale per gli intellettuali d'età carolingia, trasse anacronisticamente dalla tradizione geografica e amministrativa romana. Da qui, poi, sarebbe giunto in Italia.

Purtroppo Arbeone non ci dice se durante il suo viaggio Corbiniano abbia valicato il Brennero. Ma è poco probabile che lo abbia fatto, soprattutto se teniamo in considerazione le indicazioni che la *Vita sancti Corbiniani* ci offre sul viaggio di ritorno del vescovo. Arbeone narra infatti che Corbiniano, dopo essersi recato a Pavia da re Liutprando, valicò i *Trientini fines* e giunse a Trento, la cui regione era dunque percepita come un'area di frontiera. Da qui, superato il *finis Baiuvariorum* e penetrato quindi in territorio bavaro, giunse al *castrum Maiense* da dove dopo una serie di peripezie tornò in Baviera, con grande probabilità attraverso il passo di Resia.

Pur sommariamente, la descrizione dell'itinerario seguito da Corbiniano testimonia dunque ulteriormente come sino agli inizi del secolo VIII la principale via di collegamento tra la regione atesina, la Baviera e l'Alamannia avesse il *castrum Maiense* e il passo di Resia come principali punti di riferimento e ricalcasse parzialmente il percorso di quella che un tempo era stata la *via Claudia Augusta*.

3. Frontiere interne, viabilità nelle Alpi caroline e la sede episcopale di Sabiona

Le cose cambiarono con l'ascesa dei Carolingi alla guida dei Franchi e in particolare con la creazione di un nuovo rapporto privilegiato tra re Pipino III e papa Stefano II, sancito con la cosiddetta *Promissio carisiaca* del 754 e la conseguen-

te promessa del re franco di intervenire militarmente in Italia contro il re longobardo Astolfo. Si trattava di un intervento che avrebbe potuto essere realizzato solo sulla base di una solida egemonia politica franca sulle Alpi. Un primo passo anticipatore in tal senso era già stato fatto da Pipino e da suo fratello Carlomanno nel 743, con la sottomissione del ducato di Alamannia. A partire da questo nuovo avamposto Pipino rafforzò la propria sfera d'influenza in area alpina, cercando di portare sotto un controllo indiretto dei Franchi anche il ducato di Baviera. Dopo la sua morte, avvenuta nel 768, questa politica fu continuata da suo figlio Carlo Magno che tra il 772 e il 774 pose sotto il proprio controllo politico la Rezia con i suoi importantissimi passi alpini. Su questa base nel 774 avviò la conquista del regno dei Longobardi attraverso due spedizioni militari penetrate in Italia dal Moncenisio e dal Gran San Bernardo. L'opera fu completata nel 788 con la conquista del ducato di Baviera a cui seguì dieci anni dopo la formazione della nuova provincia ecclesiastica di Salisburgo, una provincia 'transalpina', che comprendeva al suo interno anche la sede episcopale di Sabiona, situata in val d'Isarco, a circa cinquanta chilometri a sud del Brennero.

Le prime notizie su Sabiona, un raro caso di sede episcopale extraurbana, risalgono alla fine del secolo VI. Ma fu proprio a partire dall'età carolingia che questa piccola sede episcopale fu rivitalizzata, per alcuni forse rifondata, e iniziò ad assumere un ruolo ecclesiastico e politico di crescente rilievo sui due versanti del passo del Brennero, incluso nella sua diocesi. I suoi vescovi cercarono al contempo di ridurre l'influenza a sud del Brennero di altre sedi episcopali bavaresi, prima fra tutte quella di Frisinga, a cui era collegato il monastero pusterese di San Candido, fondato nel 769 dal duca di Baviera Tassilone III, cugino e antagonista di Carlo Magno. Di ritorno da Roma, Tassilone III infatti aveva fatto tappa a Bolzano (*in Bauzono*), una località dove secondo la *Historia Langobardorum* di Paolo Diacono, composta proprio tra il 770 e il 790 circa, c'era un

castello nel quale già attorno al 680 risiedeva un *gravio* bavaro [...] *qui Bauzanum et reliqua castella regebat*.

Nella nuova situazione segnata dalla conquista franca del regno longobardo l'area di frontiera tra Trento e Bolzano perse rilevanza, a vantaggio di quella più settentrionale che si proiettava sui due versanti del passo del Brennero. Nonostante ciò, per le spedizioni in Italia di Carlo Magno e dei suoi successori, purtroppo mai descritte con precisione nelle fonti, la principale via d'accesso continuò a essere costituita dai valichi alpini occidentali o retici, collegati alle principali vie che conducevano nel cuore dell'impero carolingio, nell'odierna Francia centro-settentrionale e nella regione del basso Reno.

Lo smembramento dell'impero carolingio portò alla fine dell'unità politica delle Alpi. Si tratta di un processo che in parte era stato preannunciato già nell'806 dalla cosiddetta *Divisio regnorum*, un capitolare nel quale Carlo Magno tratteggiò quale avrebbe dovuto essere alla sua morte la suddivisione tra i suoi figli dei territori che costituivano il neonato impero carolingio. Questa suddivisione avrebbe riguardato anche le Alpi: al figlio Pipino, che da tempo ormai lo aveva affiancato alla guida di quello che era stato il regno dei Longobardi, avrebbe dovuto essere assegnato un regno creato *ex novo*, che si estendeva sui due versanti delle Alpi centro-orientali e che era costituito dal *regnum Langobardorum*, dalla Baviera, dall'Alamannia a sud del Danubio e dal ducato di Coira, erede della Rezia curiense. In tal modo Pipino avrebbe avuto il controllo di tutti i valichi di queste regioni alpine, Brennero compreso, mentre agli altri figli di Carlo Magno – Carlo il Giovane e Ludovico (il Pio) – avrebbe dovuto essere garantita una via d'accesso all'Italia, per portare aiuto al fratello qualora ve ne fosse stata la necessità. Per quel che riguarda Carlo il Giovane, a cui avrebbe dovuto essere assegnata la parte centro-settentrionale dell'impero, questa via avrebbe dovuto attraversare la Val d'Aosta e quindi avrebbe dovuto comprendere il Gran San Bernardo; per quel che riguarda, invece, Ludovico, al quale era stata assegnata l'Aquitania con i

territori dell'odierna Francia meridionale, essa avrebbe dovuto comprendere la val di Susa, con il passo del Moncenisio, sino alle chiuse che a suo tempo erano state erette dai Longobardi. Tuttavia, la morte precoce e inaspettata di Pipino e Carlo il Giovane fece tramontare sul nascere questo progetto che avrebbe consentito di costituire nelle Alpi centro-orientali un vasto regno transalpino che in parte ricalcava l'organizzazione politico-amministrativa gota.

Quando una suddivisione dell'impero fu effettivamente fatta nell'843, in seguito al trattato di Verdun che concluse la guerra civile tra i figli di Ludovico il Pio, l'ipotesi della ricostruzione di un regno d'Italia che comprendesse i due versanti delle Alpi fu abbandonata a vantaggio di una riproposizione della configurazione del *regnum Langobardorum*, con un controllo solo dell'accesso ai valichi retici e a quelli delle Alpi centro-orientali. Purtroppo le disposizioni prese a Verdun non ci sono giunte nel dettaglio, ma sappiamo che sulla loro base fu creato un regno dei Franchi occidentali, con i territori a ovest del Reno; un secondo regno transalpino dalla strana fisionomia, che comprendeva l'Italia, gran parte dell'odierna Svizzera e i territori che lambivano il Reno sino alle sue foci e infine un regno dei Franchi orientali, che comprendeva i territori a est del Reno con le Alpi centro-orientali, escluse le loro propaggini più meridionali.

La scelta di collegare politicamente e geograficamente l'Italia non con la Baviera ma con la regione renana significò, per quel che riguarda la viabilità, privilegiare ulteriormente la regione del Lago di Costanza, vero punto di snodo per le vie che portavano ai passi delle Alpi retiche o alla regione dell'alto Rodano e al Gran San Bernardo e al Moncenisio. L'importanza di queste aree negli equilibri politici del regno e anche nella viabilità è testimoniata dal ruolo, non solo religioso, assunto da alcune grandi abbazie alpine come Reichenau sul Lago di Costanza, San Gallo nell'odierno Cantone omonimo di San Gallo o St-Maurice d'Agaune nel Vallese. Si consolidò così un asse viario tra nord e sud che da Aquisgrana giungeva al Lago di

Costanza, attraversava i passi retici o il Gran San Bernardo e il Moncenisio per poi proseguire nella pianura padana e convergere su Parma, da dove era possibile procedere per Roma valicando gli Appennini attraverso il passo della Cisa o proseguire sino a Ravenna e puntare verso Roma lungo il tracciato dell'antica via Flaminia.

4. *Quando la via del Brennero divenne la via degli imperatori*

In questo contesto il Brennero mantenne un'importanza relativa soprattutto alla mobilità locale, anche se l'interesse per un suo controllo da parte dei re carolingi dei Franchi orientali è confermato da una serie di donazioni ai vescovi di Sabiona di ingenti beni fondiari in val d'Isarco e in alcune località limitrofe. Tra queste, la più importante fu quella avvenuta nel 901, a poco più di un decennio dalla morte dell'ultimo imperatore carolingio – Carlo III – nel contesto del complesso quadro politico che aveva portato a una nuova frammentazione politica e a un conflitto tra il re italico Berengario I e il re dei Franchi orientali Arnolfo di Carinzia. Proprio all'indomani della morte improvvisa di quest'ultimo, il vescovo di Sabiona Zaccaria si rivolse al giovanissimo figlio ed erede di Arnolfo, Ludovico il Fanciullo, per ottenere un'ampia *curtis* tratta dai beni fiscali regi, che si trovava a *Prihsna*, una località a nord di Sabiona dove, nel giro di un secolo, si trasferì la stessa sede episcopale con la fondazione di una nuova città, Bressanone.

Ma il diploma del 901 fa emergere anche la fine di un'altra anomalia: un territorio senza *comitatus*. In esso fu precisato, infatti, che la *curtis Prihsna* si trovava *inter convallia comitatu Ratpodi*. Chi fosse effettivamente questo Ratpotone non lo sappiamo con certezza. Molto probabilmente apparteneva a un gruppo parentale legato ai vescovi di Frisinga, costanti concorrenti nella regione attorno al Brennero di quelli di Sabiona. Zaccaria in tal modo fece una scelta politica che sul lungo periodo

si rivelò vincente, e anche i suoi successori mantennero sempre uno stretto legame coi re della *Francia orientalis* e poi del regno di Germania, chiunque essi fossero. Lungo questa direttrice essi riuscirono a rafforzare in modo considerevole la loro posizione per tutto il secolo X, ottenendo dai sovrani e dagli esponenti delle élites locali beni attorno ai quali costruire delle aree signorili non solo in val d'Isarco, ma anche in territori che andavano ben aldilà della loro diocesi, proiettandosi in particolare verso est, in val Pusteria, e lungo la via che costeggiava la Drava sino all'odierna Slovenia.

Il controllo del passo del Brennero da parte di vescovi fedelissimi assunse una rilevanza crescente nel corso del secolo X, in particolare quando il re di Germania Ottone I si inserì con abilità in Italia nel conflitto per il regno, prima appoggiando Berengario II, poi combattendolo e infine sconfiggendolo e acquisendo la corona di re d'Italia e di imperatore. Non a caso, quando Ottone I scese per la prima volta in Italia valicò proprio il passo del Brennero e procedette lungo la val d'Isarco e la val d'Adige. Non solo, quando assunse il controllo del regno d'Italia riprese in parte il disegno della *Divisio regnorum* dell'806.

In un quadro politico che privilegiava i rapporti tra persone all'organizzazione statale su base amministrativa egli però non modificò gli assetti politici, ma assegnò la guida della Marca di Verona, che si estendeva su gran parte dell'odierno Triveneto, e della Baviera a suo fratello Enrico. In un nuovo impero che aveva spostato il suo fulcro in Sassonia il passo del Brennero assunse di conseguenza una nuova centralità e la via che l'attraversava divenne per alcuni secoli la 'via degli imperatori'.

5. Una via percorsa non solo dagli imperatori

La nuova importanza strategica assunta dalla regione posta tra il corso dei fiumi Inn e Adige fu confermata anche dai successori degli imperatori sassoni. Fu in particolare l'imperatore

Corrado II a dare un'accelerazione a questo processo quando, nel 1027, concesse al vescovo di Trento le prerogative comitali sui comitati di Trento, Bolzano e val Venosta e a quello di Bressanone sul comitato di *Norital*, che si estendeva sulle odierne val d'Isarco e valle dell'Inn includendo il passo del Brennero. In tal modo le due principali vie d'accesso all'Italia dalla Baviera furono portate sotto lo stretto controllo di vescovi filoimperiali. Quanto tale controllo fosse importante fu chiaro nella seconda metà del secolo XI, quando nel 1080, nel pieno della lotta per le investiture, l'imperatore Enrico IV radunò proprio a Bressanone una trentina di vescovi italici e teutonici che deposero papa Gregorio VII ed elessero come nuovo papa l'arcivescovo di Ravenna Guiberto, che assunse il nome di Clemente III.

Negli anni che precedettero e seguirono la sinodo del 1080 il frequente passaggio degli imperatori, con il loro numeroso seguito, fu sicuramente una delle cause principali dell'affermazione della via del Brennero, lungo la quale iniziarono a essere istituiti ospizi nei principali luoghi di sosta. Consapevoli dell'importanza non solo politica, ma anche economica dei passaggi lungo la via del Brennero i vescovi di Bressanone rafforzarono il ruolo della località di Chiusa, posta presso Sabiona, come luogo di dogana in contrapposizione a Bolzano, che proprio in quegli stessi anni stava affermando il proprio ruolo di nodo dei traffici commerciali che convergevano verso i passi del Brennero e di Resia grazie all'iniziativa dei vescovi di Trento, sotto la cui giurisdizione si trovava. L'ascesa di Chiusa è testimoniata da un accordo stipulato nel 1202 tra il vescovo di Trento Corrado di Beseno e gli abitanti di Bolzano da un lato, il vescovo di Bressanone Corrado di Rodank e gli abitanti di Bressanone dall'altro. Esso riguardava i dazi spettanti ai due episcopati. In questo contesto fu definito il ruolo di Chiusa (*ad Clusam de Seben*) come il luogo di dogana nel quale i Bolzanini, e presumibilmente chiunque avesse percorso la val d'Isarco, dovevano pagare al vescovo di Bressanone i loro tributi. Il crescente ruolo di Chiusa lungo la via del Brennero fu ulterior-

mente confermato da un'altra iniziativa del vescovo Corrado di Rodank che, pochi anni dopo il patto stipulato ora ricordato, fece erigere a nord di Chiusa l'Ospizio dei Dodici Apostoli, destinato ad attrarre e offrire ospitalità ai viandanti. Grazie anche allo sviluppo di luoghi di ospitalità, nel corso del Duecento la 'via degli imperatori' fu frequentata sempre più da mercanti, viaggiatori e pellegrini che, dalle varie regioni tedesche, si dirigevano per lo più verso Verona, Venezia o Roma. Alcuni di loro ci hanno lasciato importanti tracce documentarie dei loro percorsi, grazie alle quali possiamo supplire alla reticenza delle fonti storico-narrative relative ai passaggi degli imperatori, avere di elementi descrittivi.

6. Con occhi medievali: primi resoconti di viaggiatori e pellegrini

Già alla metà del secolo XI risale la prima descrizione dell'itinerario che da Verona conduceva a Bolzano. La troviamo in un testo attribuito a un monaco di nome Gottescalco, riportato in una *Cronaca* composta nell'abbazia bavarese di Benediktbeuren. Al centro del racconto di Gottescalco c'è un 'furto sacro' da lui fatto: giunto a Verona al cospetto delle reliquie di sant'Anastasia egli infatti non aveva resistito alla tentazione di rubarle e portarle in Baviera al suo monastero. La descrizione del suo viaggio di ritorno con la refurtiva mischia realtà ed eventi sovranaturali, com'era frequente nelle cronache del tempo, ma ci offre in ogni caso un quadro vivido delle esperienze che poteva fare un viaggiatore del secolo XI lungo un itinerario che costeggiava l'Adige, costringendo spesso i viandanti, tra cui lo stesso Gottescalco, a incamminarsi lungo sentieri impervi, a mezza montagna, a causa delle paludi e degli acquitrini presenti nel fondovalle. Purtroppo il racconto di Gottescalco si interrompe a Bolzano e nulla egli ci narra del passaggio del Brennero o della val d'Isarco, per la quale possediamo però

una descrizione coeva. Essa fu scritta da Bardone, il ‘biografo’ del vescovo Anselmo di Lucca, a sua volta un partecipante alla sinodo del 1080. Facendo ricorso agli stereotipi negativi sulle Alpi tramandati dalla tradizione classica e rielaborati in chiave cristiana Bardone descrisse Bressanone e i territori circostanti in una sorta di ‘paesaggio dell’anima’, che proiettava su di essi il giudizio negativo che egli aveva sulle drammatiche decisioni lì prese. Bardone descrisse infatti Bressanone come un luogo «orrido e asperissimo, al centro delle Alpi coperte di neve, dove la fame e il freddo sono sempre presenti [...], un luogo dove a stento è giunto il nome della cristianità».

Più attente al dato fattuale, utile a pellegrini e viandanti, sono invece le indicazioni tramandate agli inizi del secolo XIII dai taccuini sui quali un altro ecclesiastico – Wolfger di Erla, vescovo di Passau e patriarca di Aquileia – riportò le spese sostenute in un viaggio che da Vienna lo portò a Roma, scendendo attraverso il Friuli, e che da Roma lo ricondusse a nord delle Alpi, a Ratisbona, attraverso il Brennero. Oppure quelle riportate qualche decennio più tardi da un famoso itinerario sotto forma di dialogo composto dal monaco Alberto di Stade per i pellegrini che dalla Germania si recavano a Roma. Al contrario di Wolfger, che giunse al Brennero dopo aver percorso la direttrice Firenze - Bologna - Modena - Verona, Alberto consigliava a coloro che da Roma volevano tornare in Germania di attraversare l’Italia ‘in diagonale’, di giungere cioè presso Ravenna lungo la via Flaminia e di dirigersi poi verso Padova e Trento lungo la Valsugana, oppure di dirigersi verso Venezia e da qui risalire verso Treviso, il Cadore e poi di imboccare la val Pusteria in direzione del Brennero.

7. L’età dei conti di Tirolo

Mentre aumentava la presenza di mercanti e pellegrini lungo le vie che costeggiavano l’Adige e l’Isarco, sempre più

sporadica divenne, invece, la presenza di imperatori con il loro seguito d'armati. Infatti, dopo il fallimento delle campagne militari di Federico Barbarossa stava venendo meno l'idea di un impero che integrasse al suo interno i domini tedeschi e italiani. Di conseguenza, diminuì anche la necessità da parte imperiale di utilizzare l'asse del Brennero per i propri spostamenti. D'altro canto, nei medesimi anni anche il contesto politico delle vallate poste tra l'Inn e l'Adige era mutato. Tra i secoli XII e XIII, infatti, i Tirolo, una famiglia nobiliare sulle cui origini poco sappiamo, erano riusciti a estendere la propria egemonia dalla val Venosta e Merano su gran parte della regione che ancor oggi, sui due versanti del Brennero, porta il loro nome a danno dei vescovi di Bressanone e Trento. In particolare, nella seconda metà del Duecento, il conte Mainardo II aveva accompagnato la sua affermazione politica allo sviluppo delle attività commerciali e aveva posto sotto il proprio controllo le principali vie di comunicazione, garantendo sicurezza ai viaggiatori in cambio del pagamento di onerosi pedaggi e agendo, secondo una felice espressione del medievista austriaco Josef Riedmann, «mit Gewalt, Geld, Geschick und Glück» («con la forza, i soldi, l'astuzia e la fortuna»). Nel giro di pochi anni, infatti, egli riuscì a sottrarre Bolzano ai vescovi di Trento e a limitare il ruolo dei vescovi di Bressanone lungo la via del Brennero, favorendo lo sviluppo di Vipiteno. In tal modo egli riuscì a disporre di punti d'appoggio estremamente importanti anche da un punto di vista politico, dando vita a una nuova 'signoria territoriale', la contea del Tirolo, che pose termine definitivamente all'organizzazione dei poteri tratteggiata dalla concessione imperiale del 1027. Chiusa e Bressanone si trovarono in tal modo accerchiate dai domini del conte tirolese, ma non persero la loro funzione, che tuttavia fu fortemente ridimensionata. In questo contesto si inserì successivamente Enrico di Tirolo, figlio e successore di Mainardo, che per favorire il passaggio dei mercanti con il loro carico di merci lungo la val d'Isarco nel 1314 appaltò a un

certo Heinrich Kunter la manutenzione del tratto iniziale della valle, evitando così ai viaggiatori di dover salire sull'altipiano del Renon. Kunter si impegnò a mantenere percorribile questo breve ma importantissimo tratto di strada, che da lui assunse il nome di *via Chuntronis*.

La crisi politica che nel 1335 seguì alla morte di Enrico, privo di figli maschi, aprì una nuova, lunga fase di instabilità politica che ebbe ripercussioni anche sul controllo della via del Brennero. La guida della contea del Tirolo fu assunta infatti da sua figlia Margarete con il marito Giovanni Enrico di Lussemburgo. Ben presto, tuttavia, i due vennero ai ferri corti: incurante delle disposizioni del diritto canonico Margarete ripudiò il marito e si risposò con Ludovico di Brandeburgo, figlio dell'imperatore Ludovico il Bavaro. Il controllo del Tirolo e del passo del Brennero fu inserito così nel contesto più vasto che contrapponeva Wittelsbach e Lussemburgo per la guida dell'impero. Ambedue i conflitti ebbero un esito negativo per la contea del Tirolo, che nel 1363 passò agli Asburgo, in una nuova cornice politica creata dalla Bolla d'oro emanata da Carlo IV di Lussemburgo nel 1356, con la quale di fatto si separarono i destini politici dell'Italia da quelli della Germania. Tra le vittime di questo nuovo quadro politico vi fu anche il passo del Brennero, che perse la propria centralità geopolitica, pur mantenendo un ruolo per i commerci, soprattutto in una dimensione macroregionale. Priva di una gestione politica attiva, la via del Brennero continuò a essere attraversata, ma sempre più lacunosa divenne la sua manutenzione, come testimoniò un noto viaggiatore di fine Quattrocento, il domenicano Felix Fabri, che in un suo scritto si lamentò del cattivo stato della strada, nella quale il suo cavallo «sprofondava fino alla pancia a ogni passo» dopo un giorno di pioggia e una nevicata notturna. Fu questa via del Brennero in precarie condizioni che il Medioevo lasciò in eredità ai secoli successivi.

Erhard Etzlaub, *Carta di Norimberga*, raffigurante «all'incontrario» le vie percorse dai pellegrini che dall'Europa settentrionale si recavano a Roma, particolare, fine sec. XV (München, Bayerische Staatsbibliothek, Rar. 287, c. 331a).



Bibliografia essenziale

IL CONCETTO DI AREA DI STRADA

- G. Sergi, *Alpi e strade nel Medioevo*, in D. Jalla (a cura di), *Gli uomini e le Alpi – Les hommes et les Alpes*, Atti del convegno (Torino 6-7 ottobre 1989), CDA & Vivalda, Casale Monferrato 1991, pp. 43-51.
- G. Sergi, *Aperture e chiusure: regioni alpine e problemi di metodo*, in Id., *Antidoti all'abuso della storia. Medioevo, medievisti, smentite*, Liguori, Napoli 2010, pp. 173-190.

QUADRI D'ASSIEME SULLA VIA DEL BRENNERO NEL MEDIOEVO

- G. Albertoni, *Il Brennero: la via degli imperatori*, «Medioevo», 57 (2001), pp. 45-49.
- W. Landi, *Der Brennerweg von der Antike bis zur Frühen Neuzeit – La via del Brennero fra Antichità e prima Età moderna*, in E. Carnielli - W. Landi (a cura di), *Die Brennerroute. Eine europäische Verbindung zwischen Mittelalter und Neuzeit – Sulla strada del Brennero. Una via d'Europa tra Medioevo ed Età Moderna*, Camera di Commercio - Handelskammer, Bozen - Bolzano 2018, pp. 11-31.

VIABILITÀ E COMUNICAZIONI NELLE ALPI MEDIEVALI

- G. Albertoni, *Medieval Communication Networks in the Central Eastern Alps: Some Trend Lines*, in M.A. Denzel - A. Bonoldi - M.-C. Schöpfer (a cura di), *Oeconomia Alpium II. Economic History of the Alps in Preindustrial Times. Methods and Perspectives of Research*, De Gruyter, Berlin 2022, pp. 73-88.
- J.-F. Bergier - G. Coppola (a cura di), *Vie di terra e d'acqua. Infrastrutture viarie e sistemi di relazioni in area alpina (secoli XIII-XVI)*, il Mulino, Bologna 2008.

LE ALPI MEDIEVALI

- G. Albertoni, *La politica alpina dei Carolingi*, in *Carlo Magno e le Alpi*, Atti del XVIII Congresso internazionale di studio sull'alto medioevo (Susa, 19-20 ottobre 2006 - Novalesa, 21 ottobre 2006), CISAM, Spoleto 2007, pp. 49-74.
- P. Geary, *I Franchi sull'arco alpino*, in *Carlo Magno e le Alpi*, Atti del XVIII Congresso internazionale di studio sull'alto medioevo (Susa, 19-20 ottobre 2006 - Novalesa, 21 ottobre 2006), Spoleto 2007, pp. 1-16.
- Th. Mayer (a cura di), *Die Alpen in der europäischen Geschichte des Mittelalters*, Thorbecke, Stuttgart 1965.
- G.M. Varanini (a cura di), *Le Alpi medievali nello sviluppo delle regioni contermini*, Liguori, Napoli 2004.
- K. von Winckler, *Die Alpen im Frühmittelalter. Die Geschichte eines Raumes in den Jahren 500 bis 800*, Böhlau, Wien - Köln - Weimar 2012.

IL TIROLO MEDIEVALE

- J. Riedmann, *Mittelalter*, in *Geschichte des Landes Tirol*, 1, Athesia, Bozen - Innsbruck - Wien 1989², pp. 291-667.

FONTI CITATE

- Annales Alberti abbatis Stadensis*, in MGH SS, XVI, *Annales aevi Suevici*, a cura di J.M. Lappenberg, Hahn, Hannover 1859, pp. 212-238.
- Chronicon Benedictoburanum*, in MGH SS, IX, *Chronica et annales aevi Salici*, a cura di W. Wattenbach, Hahn, Hannover 1851, pp. 212-238.
- Fratris F. Fabri Evagatorium in Terrae Sanctae, Arabiae et Egypti peregrinationem*, a cura di C. Hassler, 3 voll., Societas Litteraria Stuttgardiensis, Stuttgart 1843.

- H. Heger (a cura di), *Das Lebenszeugnis Walthers von der Vogelweide. Die Reiserechnungen des Passauer Bischofs Wolfger von Erla*, A. Schendl, Wien 1970, pp. 79-114.
- P. Diacono, *Storia dei Longobardi*, a cura di L. Capo, Fondazione Valla - Mondadori, Milano 1992.
- Vita Anselmi episcopi Lucensis auctore Bardone presbytero*, in MGH SS, XII, *Historiae aevi Salici*, a cura di G.H. Perz, Hahn, Hannover 1856, pp. 1-35.
- Vita Corbiniani. Bischof Arbeo von Freising und die Lebensgeschichte des hl. Korbinian*, a cura di H. Glaser - F. Brunhölzl - S. Benker, Verlag Schnell & Steiner, München - Zürich 1983, pp. 84-156.

