

Dipartimento di Studi Umanistici
Università degli Studi di Bari Aldo Moro

VETERA CHRISTIANORVM

anno 58 - 2021



EDIPUGLIA

© *Edipuglia srl*, via Dalmazia 22/b - I-70127 Bari-S.Spirito
tel. (+39) 080 5333056 | <http://www.edipuglia.it> | e-mail: info@edipuglia.it

ISSN 1121-9696

ISBN 978-88-7228-970-9

DOI <http://dx.doi.org/10.4475/970>

Sommario

Studi

- ALMUDENA ALBA LÓPEZ, *An Analysis of the Beatitudes (Mt 5,1-12) from an Ethical-Eschatological Point of View in the Works of Hilary of Poitiers* 5
- ELENA NICOLETTA BARILE, *Fonti per la storia armena, greca, ebraica e musulmana in Puglia nell'Archivio della Basilica di San Nicola di Bari (X-XIV secolo)* 33
- CHIARA CREMONESI, *Sul confine: corpi (in)disciplinati e performance ascetica tra lotta, thauma e resilienza. Il caso della Vita di Daniele Stilita* 55
- ANGELO DI BERARDINO, *Dal tempo religioso al tempo secolare* 69
- SARA FASCIONE, *Il vescovo Clemente e la iustitia temporum in Symm., epist. 1,64* 95
- NICOLA GADALETA, *Sul più antico esemplare di chartula libertatis per la Terra di Bari: annotazioni storico-filologiche* 105
- RENZO INFANTE, *Storia e leggenda agiografica del santuario dell'Incoronata di Foggia* 125
- ANGELA LAGHEZZA, *Infanzia e bambini nel pensiero cristiano alle soglie del Medioevo. La testimonianza di Gregorio Magno* 145
- MARCELLO MARIN, *Ricercando la vita beata. Agostino, Orazio e l'incontentabilità umana: nota su Aug., serm. 306,3,3* 159
- MARIO RESTA, *Dal mimo anticristiano al martirio: il caso di san Gelasino di Eliopoli* 167
- RENATA SALVARANI, *Tra vie di terra e di mare: porti e imbarchi per Gerusalemme. Percorsi storiografici e traiettorie metodologiche: elementi per un framework interpretativo* 177

Note e discussioni

ALESSANDRO ROSSI, *Il punto di vista di Caino: l'autocomprensione e la narrazione donatista della repressione costantiniana. Considerazioni a proposito di un recente articolo di É. Fournier* 199

Schede bibliografiche 215

Libri pervenuti in Redazione 239

Elenco dei referee 2021 241

Tra vie di terra e di mare: porti e imbarchi per Gerusalemme. Percorsi storiografici e traiettorie metodologiche: elementi per un *framework* interpretativo

Veri e propri fulcri della viabilità medievale, snodi chiave fra vie di terra e rotte marittime, luoghi di genesi di nuove simbologie, le aree di porto sono finora rimaste meno evidenti, se non marginali, nel panorama della storiografia europea. Proprio la loro centralità e il loro dinamismo pongono l'esigenza di focalizzare l'attenzione su questioni di metodo, per riconsiderare l'insieme delle ricerche sul viaggio in prospettiva critica ed ermeneutica, come chiave per mettere in luce fenomeni storico culturali trasversali.

A fronte di una massa rilevante di dati, fonti documentarie ed analisi puntuali, emerge la necessità di individuare linee interpretative che possano congiungersi con questioni generali, quali le migrazioni, gli scambi interreligiosi, i percorsi di semantizzazione sacrale dello spazio, la costruzione delle alterità, i processi di assimilazione culturale, la capacità di inglobare elementi esterni in un *milieu* identitario forte e composito al tempo stesso.

Aspetti propriamente antropologici (l'uso e le percezioni del corpo nell'esperienza del cammino, il gesto come costruzione di significato), contribuiscono a configurare percorsi, strade e itinerari come tessuto connettivo delle culture euro mediterranee. Incontri, scambi e circolarità assumono il ruolo di agenti rivelatori di mutamenti profondi.

Qual è il futuro di questi studi? Una riflessione sul metodo e sulle implicazioni dell'utilizzo di *framework* interdisciplinari può indicare risposte e assume rilievo anche in relazione con la valorizzazione del territorio e dell'*heritage*, concepita come processo culturale orientato in una prospettiva di coesione sociale.

Linee storiografiche

Ci collochiamo a valle di un percorso storiografico straordinariamente ricco, sia di contributi generali, sia di analisi su base regionale e puntuale.

Il tema del cammino e del pellegrinaggio continua a catalizzare motivi di indagine, anche da prospettive non strettamente storiche. Il viaggio a Gerusalemme si conferma una cartina di tornasole per evidenziare le più diverse dinamiche mediterranee: occasione di confronto e di scontro, oggetto di narrative ad alto contenuto simbolico, elemento di verifica di realtà religiose ed ecumeniche in continuo cambiamento, spesso molto diverse da come venivano percepite in madre patria.

I porti e le aree di porto sono oggetto di una specifica linea, che, negli ultimi cinquant'anni, ha incrociato prospettive urbanistiche, storia della città, attenzione alle tecniche di navigazione, storia della cultura materiale¹; *focus* specifici sono stati dedicati alle dimensioni sociali, antropologiche e alla vita quotidiana². Gli aspetti storico economici sono stati considerati prevalenti³, anche se è andata via via articolandosi una visione integrata della dimensione portuale, protagonista e antipatrina di tutte le trasformazioni della vita urbana in età preindustriale⁴.

Le strutture materiali sono state considerate come tracce dell'organizzazione delle società; il Mediterraneo si è confermato un campo di indagine privilegiato, spazio di contaminazione fra ambiti diversi: i suoi porti sono stati i punti di accelerazione per la gran parte dei processi che hanno interessato i popoli insediati sulle sue sponde, i grandi bacini dell'Europa, dell'Africa settentrionale e il mosaico culturale del Vicino Oriente.

Gli scali della penisola italiana sono stati oggetto di analisi puntuali che hanno coniugato approcci propri della storia locale e cittadina con impostazioni più generali⁵. Hanno assunto progressivamente rilievo le indagini sulle strutture e le infrastrutture, a partire dagli arsenali, affrontate in modo interdisciplinare⁶. Rotte, porti e città portuali sono via via emerse anche come spazi delle migrazioni, punti chiave nell'osmosi fra le due sponde del Mediterraneo, elementi imprescindibili per la conoscenza dei fenomeni storici che hanno interessato l'intera area⁷.

¹ Come antecedente anche degli studi più recenti cfr. *La navigazione mediterranea nell'Alto Medioevo*, Atti XXV Settimana di studio CISAM, Spoleto 1978, che raccoglie saggi su diversi aspetti: i porti italiani nell'Alto Medioevo, i porti bizantini, porti e cantieri nel Mediterraneo musulmano, la navigazione fluviale e i suoi porti, la regolazione giuridica delle attività portuali e delle aree di porto.

² C.E. Dufourq, *La vie quotidienne dans les ports méditerranéens au Moyen Age (Provence-Languedoc-Catalogne)*, Paris 1975.

³ Cfr. S. Cavaciocchi (a cura di), *I porti come impresa economica*. Atti della XIX Settimana di studi, Istituto Internazionale di Storia Economica F. Datini, Firenze 1988; G. Hutchinson, *Medieval Ships and Shipping*, Leicester 1994.

⁴ P.A. Simbula, *I porti del Mediterraneo in età medievale*, Milano 2009.

⁵ Cfr., a titolo di esempio, L. Grossi Bianchi, E. Poleggi, *Una città portuale del Medioevo. Genova nei secoli X-XVI*, Genova 1980; G. Doria, P. Massi Piergiovanni (a cura di), *Il sistema portuale della Repubblica di Genova (secc. XII-XVIII)*, Genova 1988; P.A. Toma, *Storia del porto di Napoli*, Genova, 1991; A. Musarra, *Genova e il mare nel Medioevo*, Bologna 2015.

⁶ E. Concina (a cura di), *Arsenali e città nell'Occidente Europeo*, Venezia, 1987; E. Poleggi (a cura di), *Città portuali del Mediterraneo. Storia e archeologia*, Genova 1989; M. Mollat de Jourdin, *L'Europa e il mare*, Bari 1993; U. Pizzarello, *Pietre e legni dell'arsenale di Venezia*, Venezia 1983; R.C. Davis, *Shipbuilders of the Venetian Arsenal*, Baltimore-London 1991.

⁷ Per gli aspetti metodologici cfr. M.E. Parker, *Pisan Migration Patterns along Twelfth Century*

Parallelamente, spesso ricorrendo in modo implicito alle medesime categorie metodologiche ed ermeneutiche, ma molto più raramente trovando chiari punti di tangenza, si è sviluppata la ricca storiografia sul pellegrinaggio medievale, che ha avuto alcuni importanti saggi di riferimento negli anni Ottanta del secolo scorso e una considerevole fioritura intorno al Duemila (e alle sue scadenze giubilarie e simboliche). La storia dei cammini è andata definendosi anche come studio delle strade, dei tracciati e delle aree di strada. Ricostruzione di fenomeni generalizzati, se non di massa, essa si è sovrapposta per molte questioni cruciali alla storiografia di crociata, mutuandone l'approccio documentario e la cronologia di riferimento.

Si è andata ponendo l'esigenza di arrivare a una definizione del pellegrinaggio stesso, nelle sue componenti non solo religiose, ma antropologiche e geostoriche⁸. Al contempo, si è delineato il concetto di strada di pellegrinaggio, considerando evidenze spaziali, materiali, geostoriche⁹. Si è trattato di un processo di mentalizzazione, di astrazione e di messa a punto di un *framework* metodologico, che si è arricchito di elementi provenienti da discipline diverse e che arriva fino a includere il tempo presente, con le sue istanze di religiosità e di esperienzialità diretta¹⁰.

Il tratto di metodo che più si impone e che si apre all'innovazione è proprio l'interdisciplinarietà: su questo terreno appare possibile non solo una proficua intersezione con lo studio delle aree di porto, ma anche un'apertura alle applicazioni alla valorizzazione del territorio e dell'*heritage*, nel quadro di una progettazione fondata sulla ricerca storica¹¹.

Diventa centrale la figura del pellegrino, *focus* prospettico dei diversi sguardi metodologici¹², ed emergono prospettive prettamente antropologiche¹³.

Tali approdi sono radicati in alcune tappe fondative della storiografia europea, marcate da saggi e passaggi ineludibili. Tra questi, gli studi di Raymond Oursel hanno

Eastern Mediterranean Trade Routes, in J. Bird (ed.), *Papacy, Crusade, and Christian-Muslim Relations*, Amsterdam 2018, 97-116.

⁸ M.G. Bull, *Pilgrimage*, in *The Oxford handbook of medieval Christianity*, Oxford 2014, 201-216.

⁹ J.M. Bogstad, *Pilgrimage Routes*, in *Encyclopedia of Medieval Pilgrimage*, Leiden 2010 http://dx.doi.org/10.1163/2213-2139_emp_SIM_00042

¹⁰ Per l'integrazione fra il piano documentario e quello materiale cfr. P. Yeoman, *An archaeology of pilgrimage*, in *The Oxford Handbook of Later Medieval Archaeology in Britain*, Oxford 2014, 641-657; per le implicazioni contemporanee cfr. A.M. Pazos, *Redefining Pilgrimage: New Perspectives on Historical and Contemporary Pilgrimages*, Farnham 2014.

¹¹ Per approfondimenti sulle applicazioni progettuali cfr. R. Salvarani, *Storia locale e valorizzazione del territorio. Dalla ricerca ai progetti*, Milano 2018.

¹² Fra gli studi recenti cfr. E. Chatzetryphonos (ed.), *Routes of faith in the medieval Mediterranean: history, monuments, people, pilgrimage perspectives*, International symposium, Thessalonike 2008; J. Kuuliala, J. Rantala (eds.), *Travel, pilgrimage and social interaction from antiquity to the Middle Ages*, London 2019; M.R. Boyle, *To Be a Pilgrim: a Comparative Study of Late Medieval Accounts of Pilgrimage from Germany and England to the Holy Land*, Oxford 2016 (<http://ethos.bl.uk/OrderDetails.do?did=273&uin=uk.bl.ethos.728708>).

¹³ J.R. Diaz Vera, *Exploring the Relationship between Emotions, Language and Space: Construals of Awe in Medieval English Language and Pilgrimage Experience*, *Studia neophilologica* 88, 2016, 165-189. In questo alveo si collocano anche alcuni significativi studi sugli aspetti di genere: C.A. Gonzàles Paz (ed.), *Women and pilgrimage in medieval Galicia*, Burlington 2015.

fissato l'importanza dei tracciati e delle rotte come tessuto della costruzione culturale e sociopolitica del mondo cristiano medievale¹⁴. In Italia, Renato Stopani ha avviato lo studio territoriale delle grandi vie di pellegrinaggio, evidenziandone la concretezza geografica e abbozzando le premesse anche per una ricognizione ulteriore, in grado di integrare i percorsi di terra con le rotte marittime¹⁵. Paolo Caucci von Saucken, a partire dalle complesse implicazioni del fenomeno iacopeo, ha iniziato la riconsiderazione scientifica delle riscritture da parte a parte fra fonti scritte, tracce materiali, aspetti devozionali¹⁶. Franco Cardini ha prospettato la pluralità di implicazioni dialettiche fra pellegrinaggi, *passagia ultramarina* e crociate¹⁷.

L'assunto della centralità di Gerusalemme e di una Terrasanta cristiana ha aperto la prospettiva dello studio delle integrazioni fra viaggio, percorsi terrestri e istituzioni create dai latini nella Città Santa, insieme con fenomeni di colonizzazione e di mutazioni culturali¹⁸. In questo alveo di studi, sviluppati tra Europa, Israele e mondo anglosassone, le aree di porto hanno assunto un'evidenza significativa¹⁹.

¹⁴ R. Oursel *Les pèlerins du Moyen Âge. Les hommes, les chemins, les sanctuaries*, Paris 1963.

¹⁵ Sulle *peregrinationes maiores* e sui percorsi secondari cfr. R. Stopani, *Le grandi vie di pellegrinaggio del medioevo. Le strade per Roma*, Firenze 1986; Id., *La via Francigena del Sud: l'Appia Traiana nel Medioevo*, Firenze 1992; *La via Francigena in Lombardia: storia e cultura di una strada medioevale*, Firenze 1998; Id., *Il «camino» italiano per Santiago de Compostela: le fonti itinerarie di età medioevale*, Firenze 2001; Id., *L'altra Francigena: la quotidianità del pellegrinaggio medioevale*, Firenze 2010; cfr. le sintesi recenti di R. Stopani, F. Vanni (a cura di), *La via Teutonica. Atti del Convegno internazionale*, Firenze 2013; R. Stopani, *Vie Romee: dall'altomedievale Via Francigena alla pluralità di percorsi romipeti del Basso Medioevo*, Firenze 2019.

¹⁶ Numerosissimi i suoi contributi, già a partire dagli anni Settanta; mi limito a segnalare P. Caucci von Saucken, *Il Cammino italiano a Compostella. Il pellegrinaggio a Santiago di Compostella e l'Italia*, Perugia 1984; Id., *Santiago de Compostela: 1000 jaar Europese bedevaart*, Gent 1985; Id., *Guida del pellegrino di Santiago. Libro quinto del Codex Calixtinus. Secolo XII*, Milano 1989; Id., *Santiago. La Europa del peregrinaje*, Barcelona 1993; Id. (a cura di), *Il mondo dei pellegrinaggi: Roma, Santiago, Gerusalemme*, Milano 1999; Id. (a cura di), *Francigena. Santi cavalieri, pellegrini*, Milano 1999; Id. (a cura di), *Santiago e l'Italia*, Atti del Convegno Internazionale di Studi, Pomigliano d'Arco 2005; Id. (a cura di), *Santiago e i cammini della memoria*, Pomigliano d'Arco (Napoli) 2006.

¹⁷ Per la rilevanza metodologica cfr. F. Cardini, *Gerusalemme d'oro, di rame, di luce: Pellegrini, crociati, sognatori d'oriente fra 11 e 15 secolo*, Milano 1991; Id., *Il pellegrinaggio: una dimensione della vita medioevale*, Manziana 1996; Id., *In Terrasanta: pellegrini italiani tra Medioevo e prima età moderna*, Bologna 2002; per le implicazioni interdisciplinari cfr. anche F. Cardini, M. Piccirillo, R. Salvarani, *Verso Gerusalemme. Crociati, santuari, pellegrini*, Bergamo 2000.

¹⁸ Fra gli studi che hanno anticipato questo approccio interdisciplinare cfr. P. Dalena, *Culto dei Santi nelle aree rupestri e tramite viari*, in *Agiografia e Iconografia nelle aree della Civiltà rupestre*, Spoleto 2013, 63-78; Id., *Fonti per lo studio della viabilità del Mezzogiorno medioevale*, Schede medioevali 48, 2011, 105-120; Id., *Militia Sancti Sepulcri. La Storia, i Luoghi, gli Itinerari*, Bari 2006 (*Itinerari medioevali per la Terrasanta*, 17-36; *Il Santo Sepolcro nelle fonti memorialistiche del Medioevo*, 48-61; *Gli itinerari delle reliquie della Passione*, 62-95); Id., *Dagli Itinerari ai percorsi: viaggiare nel Mezzogiorno medioevale*, Bari 2003.

¹⁹ Per una visione d'insieme cfr. D. Jacoby, *The Latin kingdom of Jerusalem and the sea (late 11th-13th century)*, in *The Sea in history. 2. The medieval world*, Jerusalem 2017, 346-356; Id., *Evolving Routes of Western Pilgrimage to the Holy Land, Eleventh to Fifteenth Century: an Overview*, *Unterwegs im Namen der Religion* 2, 2016, 75-97; B. Kedar, *Franks, Muslims and oriental Christians in the Latin Levant: studies in frontier acculturation*, Burlington 2006; *Merchants in crisis: Genoese and Venetian men of affairs and the 14th-century depression*, New Haven 1976. Si veda anche S. Menasheh, B.Z. Kedar, M. Balard (eds.), *Crusading and trading between West and East: studies in honour of David Jacoby*, London 2019;

Infine, l'analisi delle relazioni fra percorsi maggiori e reti stradali locali, proprio intorno ai porti, ha messo in luce le proficue interconnessioni fra mondi rurali e aree urbane, che hanno alimentato le fasi di trasformazione delle società mediterranee: il tema del pellegrinaggio è stato colto nella sua duplice dimensione locale e mediterranea di largo raggio, fino a preconizzare un'idea di "percorso aperto", in grado di ricondurre a unità simbolica e culturale manifestazioni devozionali e sistemi religiosi apparentemente frammentati²⁰.

A partire da questo scenario particolarmente variegato e fecondo, ma altrettanto frammentato, è possibile oggi tracciare alcune linee di metodo, scegliendo proprio le aree di porto come elemento chiave, in grado di evidenziare aspetti più ampi e trasversali, all'interno del tema storico antropologico del viaggio.

Oggi siamo nelle condizioni di intraprendere una riflessione, a partire dai *patterns* interpretativi che sono stati utilizzati, preconizzando alcuni elementi di modellizzazione.

Approcci interpretativi

Le aree di porto sono lo spazio in cui si incrociano, si sovrappongono e si trasformano vicendevolmente la dimensione urbana, le aree di strada e l'ambito mutevole delle rotte di navigazione. Possono, quindi, essere lette sia come diaframmi fra realtà opposte, sia come elementi di unione: o, meglio, si configurano come nodi in cui interagiscono dinamicamente reti diverse (istituzionali, politiche e militari, religiose, ecclesiastiche, linguistiche e culturali) e in cui si integrano codici simbolici propri di gruppi e di contesti apparentemente estranei gli uni agli altri.

Si può, così, passare da un approccio divergente, che considerava in modo autonomo strade e rotte, evidenziando le specificità di due modalità di viaggio alternative, a una lettura integrata e interdisciplinare. Strade e rotte si congiungono nei punti di imbarco, intorno ai quali si crea una vera e propria area portuale, caratterizzata da servizi ai viaggiatori, attività economiche specifiche, circuiti di informazioni, gruppi professionali ed etnici, forme di religiosità locali legate alla dimensione del passaggio. Essa si inserisce, talvolta in una dimensione di liminalità, all'interno della città.

Un approccio interpretativo unitario rispetto a tale complessità non può che basarsi su un *focus* antropologico incentrato sul pellegrino e sulla sua esperienza. La concretezza esistenziale dei singoli protagonisti dell'epoca del viaggio verso Gerusalemme può portare in primo piano implicazioni e connessioni di senso prima lasciate sullo sfondo.

Essa richiede il ricorso a una pluralità di fonti, in grado di fondare ipotesi su aspetti tecnico-materiali e su altri propriamente antropologici. Tutti, infine, convergono intorno alle domande sull'identificazione del viaggiatore, inteso come portatore sia di identità aperte sia di necessità vitali, mosso da motivazioni che affondano le loro radici nelle

sull'approccio interdisciplinare sintesi metodologica in Y. Hen Y, I. Shagrir (eds.), *Ut videant et contingant: Essays on Pilgrimage and Sacred Space in Honour of Ora Limor*, Raanana 2011.

²⁰ Per la struttura metodologica di questo approccio cfr. A. Guerreau, *Les pèlerinages du Mâconnais: une structure d'organisation symbolique de l'espace*, *Ethnologie française* 12, 1982, 7-30, e, per l'idea di "percorso aperto", D. Haberman, *Journey Through the Twelve Forests*, Oxford 1994.

profondità delle appartenenze, ma al contempo esposto a confrontarsi con l'“altro”, il diverso, sulla base di una comune matrice umana ed esistenziale.

I due ordini di aspetti si esplicano nell'analisi di singoli elementi. Ad esempio, sono elementi caratterizzati in modo specifico: le tecniche di navigazione (tempi di imbarco, tempi e modalità delle soste, scali tecnici, costi, approvvigionamenti); le infrastrutture degli scali; le strutture di servizio (ospizi e locande, fondachi, luoghi di mercanzia, botteghe); le aree e le strutture intermodali (canali, collegamenti fluviali, porti fluviali); i raccordi fra strade e città, gli elementi urbani di collegamento fra i porti e l'insediamento. Essi interagiscono nel contesto dinamico generale, emergendo in modo chiaro dall'analisi delle fonti.

Allo stesso modo, motivazioni, aspetti emozionali, devozioni e pratiche culturali, esperienze liturgiche e, in generale, *embodied experiences*, contribuiscono a conferire consistenza al fenomeno nel suo insieme. In molti casi, vengono esplicitati proprio dentro lo spazio vissuto delle aree di porto: le fonti ne danno evidenza in relazione con gli scali, gli sbarchi e gli eventi che si registrano nelle città costiere.

Una classificazione e una catalogazione di questi elementi è un passaggio di chiarificazione: contribuisce a sistematizzare una prassi metodologica in grado di riportare a un'unità interpretativa una casistica quanto mai ampia, sia dal punto di vista geografico, sia da quello della pluralità dei soggetti che hanno affrontato l'esperienza dell'*iter* verso Gerusalemme in un arco cronologico che copre almeno l'intero Medioevo e le sue premesse cristiane tardo antiche.

Due periodi chiave per lo sviluppo del pellegrinaggio cristiano²¹ marcano con maggiore forza queste dinamiche: l'epoca Tardo Antica e i secoli successivi all'XI, che coincidono con la presenza istituzionale latina in Terrasanta e con il suo lento declino.

Le aree di porto presentano alcuni motivi caratterizzanti, riconducibili alla loro dimensione intermodale al loro ruolo specifico rispetto al contesto urbano di riferimento. Esse sono poli di circuiti diversi che proprio nel loro spazio si sovrappongono, interagendo reciprocamente. Sono spazi antropologici compenetrati e mutevoli, accolgono gli apporti di reti culturali, intese nel senso più ampio, così come contenuti di circuiti iconografici, *network* devozionali, tradizioni rituali diffuse in aree diverse, percorsi agiografici, sistemi di disseminazione di motivi religiosi legati allo spazio e a spazi differenziati.

Proprio le interazioni profonde fra tutti questi elementi costituiscono lo specifico metodologico degli studi sul viaggio e sul pellegrinaggio medievale.

Oggetti di studio

Si vanno definendo, così, singoli oggetti di studio, le cui caratteristiche emergono in relazione con la persona del pellegrino. A partire dalla sua necessità di servizi di base, dalle sue abitudini culturali e dalle modalità di spostamento, le strade, gli ospizi, le armi,

²¹ G. Otranto, *Il pellegrinaggio nel cristianesimo antico*, Il Veltro. Rivista della civiltà italiana. 43, 1999, 239-256.

il cibo, gli stessi mezzi di trasporto vengono letti come segni materiali di una complessa cultura del viaggio, nella quale si incrociano bisogni primari, visioni pregresse di sé e del mondo, nuove acquisizioni e sperimentazioni²².

Le relazioni personali, un alveo sempre presente nelle fonti testuali dirette, indagate come oggetto specifico, evidenziano un insieme di *network* formali e informali che interessano la famiglia, gli ordini religiosi, le *nationes*, le corporazioni, i gruppi mercantili e professionali, arrivando poi a comporre gradualmente, nel corso dei secoli, la categoria complessa delle relazioni diplomatiche.

Le devozioni praticate dai singoli, e restituite dalle fonti alla luce degli sviluppi del viaggio, si configurano come una costruzione progressiva che si esplica anche come *narratio per loca* interagita da gesti, icone e reliquie. Essa appare in grado di integrare forme di religiosità del *milieu* di provenienza, elementi comuni alla tradizione religiosa di appartenenza, elementi comuni ad altri gruppi, così come novità mutate da incontri, santuari, luoghi memoriali e abitudini locali sperimentati lungo il percorso.

Il *work of memory* di cui sono protagonisti i singoli viandanti è un altro *focus* di indagine in grado di mettere in rilievo le modalità di integrazione di memorie identitarie e religiose della comunità di partenza, elementi fondativi di tipo scritturistico, liturgico e devozionale. Diari e cronache sono frutto di un punto di vista intradiegetico, interno al processo memoriale stesso. Prendono forma in funzione delle caratteristiche dei destinatari: il loro potenziale documentario può esplicarsi proprio grazie ad un'esegesi che sia in grado di considerare le diverse componenti dell'intreccio che ruota intorno a vicende personali. La narrazione stessa è oggetto specifico di indagine. Essa presuppone immagini mentali, strutturate in una genesi culturale di lungo periodo; include eventi e componenti del viaggio; si sovrappone a racconti agiografici e pratiche devozionali; assume modelli da forme codificate di discorso²³. Entra a far parte di circuiti di destinazione e di circolazione, via via sempre più complessi, che spesso riescono a valorizzare l'esperienza del singolo viaggiatore come aggregatore di motivi culturali e come agente dinamico di trasformazioni e di proiezioni più ampie.

Alcuni casi di studio enucleano passaggi e potenzialità di un *framework* metodologico basato su questa ripartizione contenutistica e su questi primi elementi. Sono stati individuati perché sono già stati oggetto di indagini storiche fondate su criteri di metodo chiari e condivisi nella comunità scientifica e perché si basano su tipologie diversificate di fonti. Sono localizzati in punti diversi delle rotte dirette alla Terrasanta cristiana e a Gerusalemme: in Puglia, in area balcanica, a Cipro, sulla costa orientale del Mediterraneo.

²² G. Otranto, *Pericoli, patimenti e disavventure dei pellegrini in Occidente tra Tarda Antichità e Medioevo*, *Vetera Christianorum* 55, 2018, 5-32

²³ Cfr. G. Sergi, *I pellegrinaggi altomedievali e lo spaesamento della comunicazione*, Atti LII Settimana di studi CISAM, Spoleto 2005, 1165-1188; G. Otranto, *Il pellegrinaggio micaelico narrato*, in G. Casiraghi, G. Sergi (a cura di), *Pellegrinaggi e santuari di San Michele nell'Occidente medievale*, Atti XVI Convegno Sacrense, Bari 2009, 125-148.

Case studies

Il sistema dei porti della Apulia. Il sistema dei porti della *Apulia* evidenzia come le città affacciate sul mare siano state nodi di circuiti di immagini mentali, di motivi devozionali e iconografici attivati dai viaggiatori, che nei secoli del Medioevo si sono imbarcati, diretti verso il Levante e che da là sono approdati diretti alle madrepatrie d'Occidente. Riflessa e variamente narrata in una ricca e consolidata storiografia, quella galassia urbana aperta ai passaggi di pellegrini, mercanti, armati e avventurieri, si pone come ambiente culturale complesso in grado di fare emergere dinamiche socio religiose generali.

La sua geografia del sacro si connota integrando i poli civici costieri, le loro istituzioni ecclesiastiche e politiche, con i centri dell'interno, monasteri, santuari, eremi, comunità rurali. Fungeva da tessuto connettivo la rete delle strade, che si diramava intorno al tracciato principale della via Appia, articolandosi in percorsi secondari²⁴.

L'insieme, un *unicum* territoriale posto fra Roma, la Terrasanta e l'Oriente mediterraneo, appare caratterizzato proprio dalla presenza dinamica dei porti e dai due santuari dominanti: San Michele a Monte Sant'Angelo²⁵ e la basilica di San Nicola a Bari²⁶, essi stessi mete di pellegrinaggi²⁷, forti di specificità e capacità di attrazione

²⁴ Fra gli studi sugli assetti viabilistici e paesaggistici in epoca romana cfr. F. Grelle, M. Silvestrini, *La Puglia nel mondo romano. Storia di una periferia*, I, Bari 2013, 202-203; cfr. anche R. Cassano, *Gnatia/Egnatia*, in R. Cassano, M. Chelotti, G. Mastrocinque (a cura di), *Paesaggi urbani della Puglia in età romana. Dalla società indigena alle comunità tardoantiche*, Bari 2019, 401-435; G. Mastrocinque, *Egnazia in età romana: un approccio multidisciplinare allo studio del paesaggio rurale*, in G. Mastrocinque (a cura di), *Paesaggi mediterranei di età romana. Archeologia, tutela, comunicazione*, Atti del Convegno internazionale (Bari-Egnazia, 5-6 maggio 2016), Bari 2017, 223-239; P. Rescio, *La via Traiana e le vie francigene di Puglia*, in P. Arthur, M.L. Imperiale (a cura di), Atti del VII Congresso nazionale di archeologia medievale, 1, Sesto Fiorentino 2015, 522-526; L. Piepoli, *Il percorso della via Appia antica nell'Apulia et Calabria: stato dell'arte e nuove acquisizioni sul tratto Gravina-Taranto*, *Vetera Christianorum* 51, 2014, 239-261; R. Parisi, *Pellegrinaggi in Puglia: dalla "cartografia devota" alla memoria della carne*, in A. Musco, G. Parrino (a cura di), *Santi, Santuari, Pellegrinaggi*, Palermo 2014, 183-200.

²⁵ C. Carletti, G. Otranto (a cura di), *Il santuario di S. Michele sul Gargano dal VI al IX secolo. Contributo alla storia della Langobardia meridionale*. Atti del Convegno (Monte Sant'Angelo, 9-10 dicembre 1978), Bari 1980; G. Otranto, C. Carletti, *Il Santuario di S. Michele Arcangelo sul Gargano dalle origini al X secolo*, Bari 1990; P. Santer, *Geschichte der Michaelsgrotte auf dem Monte Gargano im Mittelalter (490 - 1507): Monte Sant'Angelo-Apulien-Italien*, Münster 2011; P. Belli D'Elia (a cura di), *L'Angelo, la Montagna, il Pellegrino. Monte Sant'Angelo e il santuario di San Michele del Gargano: archeologia, arte, culto, devozione dalle origini ai nostri giorni*, Foggia 2003; cfr. la ricognizione storiografica di A. Campione, *Dalla Puglia all'Europa: trenta anni di studi micaelici. Bilancio e prospettive di ricerche*, *Rivista di storia del cristianesimo* 8, 2011, 147-161.

²⁶ G. Otranto (a cura di), *San Nicola di Bari e la sua Basilica. Culto, arte, tradizione*, Volume ufficiale del IX Centenario della traslazione delle reliquie di San Nicola, Milano 1987; G. Cioffari, *Storia della basilica di san Nicola di Bari. L'epoca normanno-sveva*, Bari 1984; G. Cioffari, A. Laghezza (a cura di), *Alle origini dell'Europa. Il culto di S. Nicola tra Oriente e Occidente*, Atti del Convegno internazionale, Bari 2011; per le implicazioni documentarie e metodologiche cfr. M. Bacci (a cura di) *San Nicola. Splendori d'arte d'Oriente e d'Occidente*. Catalogo della Mostra, Milano 2006.

²⁷ Per il santuario micaelico cfr. G. Otranto, *Il pellegrinaggio micaelico dal Gargano all'Europa*, in R. Barcellona, T. Sardella (a cura di), *«Munera amicitiae». Studi di storia e cultura sulla Tarda Antichità offerti a Salvatore Pricoco*, Soveria Mannelli 2003, 329-360; G. Otranto et alii, *Historical routes of pilgrims and crusaders to reach the basilica of San Michele in Monte Sant'Angelo (Gargano, Apulia, Italy)*, in G. Bambi, M. Barbari (a cura di), *The European Pilgrimages Routes for Promoting Sustainable and Quality Tourism*

proprie, non strettamente connesse con i tracciati che conducevano alle destinazioni devozionali maggiori.

Prima ancora, gli stessi vescovi hanno contribuito a stringere legami e a creare connessioni fra le sponde del Mediterraneo: provenienze e vicende individuali, la partecipazione ai concili, lo sviluppo di culti e memorie legati alle origini delle sedi episcopali hanno trovato proprio nei porti l'*humus* più favorevole²⁸. *Network* istituzionali, reti monastiche e insediamenti degli ordini cavallereschi hanno, così, contribuito a stratificare valenze identitarie e ad arricchire la costruzione simbolica del territorio²⁹.

Tale complesso geo-antropologico si è collocato al centro dell'osmosi fra due mondi, quello greco bizantino, aperto verso le profondità dell'Asia e quello latino, dilatato verso le aree transalpine per mezzo delle vie Francigene. Mentre la contrastata dialettica con l'Islam rimane sullo sfondo, una sorta di cornice di alterità con cui fare i conti all'esterno, è nell'ambito plurale della Cristianità che avvengono gli scambi religiosi e devozionali profondi, quelli in grado di modificare abitudini, ritualità e modelli di comportamento.

Ecco che, nei secoli centrali del Medioevo, un'onda di reliquie e immagini simboliche si è riversata da Oriente verso Occidente, lasciando sulle coste pugliesi oggetti, colori, disegni, che, in un movimento di risacca, sono stati poi ridistribuiti verso gli entroterra, lungo cammini, percorsi, strade secondarie³⁰.

Quei singoli oggetti hanno avuto un proprio ambito di circolazione, connesso con movimenti e circuiti di persone; hanno marcato non solo i punti litoranei in cui sono stati collocati, ma hanno improntato della loro forza simbolica anche i territori circostanti.

in Rural Areas, International conference proceedings, Firenze 2015, 387-414; per la basilica nicolaiana cfr. G. Cioffari, *Pellegrini a san Nicola nella storia*, Bari 2007.

²⁸ G. Otranto, *Per una storia dell'Italia tardoantica cristiana*, Bari 2009, 137-191. Particolarmente importante il ruolo svolto da Sabino, vescovo di Canosa nel VI secolo, che si recò più volte in Oriente come legato pontificio e vescovo ambasciatore: G. Cioffari, *San Sabino e l'Oriente*, in L. Bertoldi Lenoci (a cura di), *San Sabino. Uomo di dialogo e di pace tra Oriente e Occidente*. Atti del Convegno, Trieste 2002, 47-58; A. Campione, *La Vita di Sabino vescovo di Canosa: un exemplum di agiografia longobarda*, in *Bizantini, Longobardi, Arabi ed Ebrei in Puglia nell'alto medioevo*. XX Congresso Internazionale di Studi del Centro Italiano di Studi sull'Alto medioevo, Spoleto 2012, 391-399.

²⁹ Sullo sviluppo di reti e devozioni locali legate alle reti stradali cfr. L. Carnevale, *Santuari, pellegrinaggi e territorio alla luce di una fonte ecclesiastica: la visita pastorale alla cappella di San Michele in vertice montis a Calvanico*, in A. Laghezza (a cura di), *Il Santuario di San Michele di Cima e il culto micaelico a Calvanico*, Bari 2014, 15-30; sulla Daunia cfr. R. Infante, *I cammini dell'angelo nella Daunia tardoantica e medievale*, Bari 2009. Fra gli studi sulle reti monastiche in ambito locale: R. Bianco, *Sant'Egidio, i Benedettini e i percorsi di pellegrinaggio nella Puglia medievale*, in *Storie di cultura scritta: studi per Francesco Magistrale*, I, Spoleto 2012, 109-126. Cfr. anche P. Dalena, *Il sistema viario della Puglia dal tardo antico all'alto medioevo (secc. V-X)*, Atti del XX Congresso internazionale di studio sull'alto medioevo, Spoleto 2012, 86-104; Id., *La via Francigena del Sud e i luoghi di ricovero*, in M. Spedicato (a cura di), *Tra Letteratura e Storia* 4, Galatina 2008, 43-52; Id., *Viabilità e porti della Calabria tirrenica tra tardo-antico e medioevo*, in *La Calabria tirrenica nell'antichità*, Soveria Mannelli (CZ) 2008, 595-616; Id., *Passi, porti e dogane marittime: dagli Angioini agli Aragonesi: le "lictere passus" (1458 - 1469)*, Bari 2007.

³⁰ Come riferimenti metodologici e critici cfr. A. Vauchez, *Reliquie, santi e santuari, spazi sacri e vagabondaggio religioso nel Medioevo*, in *Storia dell'Italia religiosa. I. L'antichità e il Medioevo*. Roma 2000, 455-483; L. Canetti, *Frammenti di eternità: corpi e reliquie tra antichità e Medioevo*, Roma 2002; cfr. anche P.J. Geary, *Furta sacra: la trafugazione delle reliquie nel Medioevo (secoli IX-XI)*, Milano 1996.

Terra di passaggi e di incontri, la Puglia offre alcuni casi particolarmente significativi sul piano metodologico che dimostrano come la circolazione di oggetti e di testi liturgici di *Outremer* sia stata strumento per processi di semantizzazione ampi e radicati. Evidenziano come le reti istituzionali ecclesiastiche (siano esse monastiche o legate agli ordini cavallereschi) si affermino come contesti di diffusione di motivi rituali, devozionali, iconografici. Inoltre, per il loro radicamento nella ritualità sacramentale e per il loro legame con Gerusalemme, fulcro memoriale della Cristianità perennemente reso presente proprio nell'azione liturgica, esse hanno assunto un ruolo tale da porsi a cerniera fra il mondo latino tutto e le crociate, anche sul piano simbolico.

Oggi, quegli oggetti e quei testi manoscritti, arrivati spesso fortunatamente nei porti della Puglia sono le tracce materiali di tanti complessi fenomeni storico religiosi. Nei secoli hanno aggregato ulteriori stratificazioni, originando tradizioni religiose ed agiografiche locali, memorie e legami simbolici, espressi nello spazio pugliese³¹.

Per questo, l'approccio all'indagine non può che essere interdisciplinare³².

Il viaggiatore anglosassone Saewulf tratteggiava la geografia dei porti di Puglia, ricordando di essere partito il 13 luglio del 1102: «Ci sono pellegrini che si imbarcano da Bari, altri da Barletta e altri da Siponto o da Trani. Certamente ci sono altri pellegrini che preferiscono affrontare il mare da Otranto, l'ultimo porto apulo, ma io e i miei compagni ci siamo imbarcati a Monopoli, che è a un giorno di cammino da Bari»³³.

Si definiva, quindi, una pluralità di imbarchi disseminati lungo il litorale. Durante l'età delle crociate, andò affermandosi Brindisi³⁴, anche grazie ad insediamenti di ordini militari, che finirono per aggregare non solo forme di servizio ai viaggiatori, ma gesti, liturgie e segni del sacro, di cui i cavalieri si sentivano depositari, difensori e protettori, soprattutto dopo la caduta delle istituzioni latine di Terrasanta.

Nel suo *Itinerarium terrae sanctae* il fiammingo Giovanni Adorno, nel 1470, dedica alla città e al suo porto sicuro un'attenzione specifica, descrivendo le reliquie venute dal mare venerate nella cattedrale: uno dei grandi vasi del miracolo alle nozze di Cana,

³¹ Un esempio di questi processi semantici e devozionali aggregati intorno a un oggetto è il reliquiario della Croce conservato a Monte Sant'Angelo e ritenuto un dono fatto al santuario dall'imperatore Federico II al ritorno dalla Terrasanta: P. Belli D'Elia, R. Mavelli, A.M. Tripputi, *L'Angelo, la Montagna, il Pellegrino. Monte Sant'Angelo e il santuario di San Michele del Gargano dalle origini ai nostri giorni*, Foggia 1999.

³² Si considerino come esempi significativi di tale approccio: M. Bacci, *Portolano Sacro. Santuario e immagini sacre lungo le rotte di navigazione del Mediterraneo tra Tardo Medioevo e prima età Moderna*, in E. Thunø, G. Wolf (eds.), *The Miraculous Image in the Middle Ages and Renaissance*, Roma 2004, 223-248; M.S. Calò Mariani, *Il culto dei Santi sulle vie dei pellegrini e dei crociati*, in Ead. (a cura di), *I Santi venuti dal mare. Atti del V Convegno internazionale di studio*, Bari 2006, 291-324; cfr. i contributi di M.S. Calò Mariani, *Puglia e Terrasanta. I segni della devozione*; P. Belli D'Elia, *Il ruolo della Terra Santa nell'origine e nella diffusione delle immagini di devozione: esempi dalla Puglia*, in M.S. Calò Mariani (a cura di), *La Terrasanta e il crepuscolo della crociata. Oltre Federico II e dopo la caduta di Acri*, Atti del I Convegno di studio, Bari 2006, 3-82. 287-302.

³³ Saewulf, *1102, 1103 A.D. An account of the Pilgrimage of Saewulf to Jerusalem and the Holy Land*, London 1892, I-II, 1-2 <https://archive.org/details/cu31924028534299/page/n51/mode/2up/search/Bari>

³⁴ G. Curzi, *Ordini di Terrasanta a Brindisi: tracce materiali e documentarie*, in Id., A.M.S. Paone, M.C. Rossi (a cura di), *Conversano nel Medioevo*, Roma 2018, 141-154.

il corpo di san Teodoro, un braccio di san Giorgio³⁵. L'elemento più simbolicamente forte di questa raccolta era un reliquiario della Santa Croce (oggi conservato al Cleveland Museum of Art), datato al 1214, nel suo assetto composito finale³⁶. Al centro vi è inserita una doppia croce, una delle "croci dei pellegrini" che si realizzavano a Gerusalemme durante il Regno Latino crociato, perché fossero vendute e portate nel resto della Cristianità, la quale contiene al suo interno alcuni frammenti della Santa Croce. Struttura e funzioni dell'oggetto non sono di per sé originali: questo tipo di oreficerie ebbe una notevole fortuna. Ciò che è significativo per il nostro tema è il racconto, inciso a niello, sulle valve esterne del reliquiario: la narrazione dell'origine sacrale del Santo Legno, arrivato nel porto pugliese e, proprio lì, destinato ad essere onorato grazie alle liturgie celebrate dai Templari. Tutt'intorno gira l'iscrizione, in caratteri gotici: «Se vuoi avere notizie sulla croce, leggi qui. Un prete, un autentico discendente di Giuda, rubò la reliquia e si imbarcò su una nave. Invece della brezza favorevole che tutti si aspettavano, l'equipaggio e i passeggeri si ritrovarono in una violenta tempesta. Il prete impazzì e cominciò a mangiarsi le mani. La Vergine Maria gli apparve dicendogli: Tornerai in te se restituirai quello che hai rubato. Egli allora lasciò la reliquia in eredità ai Templari (*Fratribus Templi*) e rifletté su se stesso: finché resterò in vita, le onde continueranno a formare orribili vortici, se verrò gettato in mare si placheranno. Esalò l'ultimo respiro e il suo corpo fu gettato in acqua. Così i pellegrini sbarcarono felicemente a Brindisi e ritornarono salvi in patria con la reliquia della Croce che vedi splendidamente inserita in questo contenitore. Il reliquiario in forma di tabula è stato realizzato nell'anno 1214 dall'Incarnazione, nel mese di febbraio».

La restituzione, mediata dai cavalieri, ha come effetto diretto la sicurezza per i compagni di viaggio e la guarigione dalla malattia che si era diffusa a bordo. «*Brundisium leti veniunt cum cruce*» è l'epilogo: il porto è l'approdo sicuro per l'intera vicenda e il luogo definitivo per la continuità simbolica della reliquia³⁷.

Pur non accompagnata da un racconto così esplicito sulla sua origine, ha una storia e una funzione simile anche la croce patriarcale di Barletta (che a sua volta è stata rapportata ad altri manufatti simili, sparsi in Europa)³⁸. Giunse da Gerusalemme direttamente in Puglia, nella chiesa amministrata dai Canonici Regolari del Santo Sepolcro. Nel *recto*, quasi tutta la lunghezza è segnata da una sottile cavità cruciforme contenente la reliquia, ai cui lati si sviluppa un decoro filigranato impreziosito da

³⁵ Anselmo Adorno, *Itinerarium Terrae Sanctae*, in J. Heers, G. de Groer (eds.), *Itinéraire d'Anselme Adorno en Terre Sainte*, Paris 1978; B. Borghi, *Il Mediterraneo di Anselmo Adorno*, Bologna 2019.

³⁶ The Cleveland Museum of Art, inv. 52.89; scheda e foto del reliquiario in <https://www.clevelandart.org/art/1952.89#> [consultato il 20 aprile 2020].

³⁷ Il tema è esaminato in M.S. Calò Mariani, *Saints, relics and "Madonne venute dal mare": the Apulia in the cultural Mediterranean routes*, in A. Trono (a cura di), *Cultural heritage for the sustainable development of Mediterranean countries*, Galatina 2015, 3-31.

³⁸ G. Boraccesi, *Oreficeria sacra in Puglia: tra medioevo e Rinascimento*, Foggia 2005; S. Di Sciascio, *Reliquie e reliquiari dai Luoghi Santi in Puglia: prodotti crociati ed imitazioni locali*, in M.S. Calò Mariani (a cura di), *Il cammino di Gerusalemme*. Atti del II Convegno Internazionale di Studio, Bari 2002, 327-342. La croce, conservata nella chiesa del Santo Sepolcro, è stata accostata alla croce di Denkendorf, oggi al Württembergisches Landesmuseum di Stoccarda, alla croce del monastero cistercense di Kaisheim, oltre che alle due stauroteche oggi al Cleveland Museum of Art.

gemme e pietre preziose, mentre al termine di ogni braccio compaiono sei cornici in filigrana quadrilobate, atte a custodire reliquie e schegge di roccia della Tomba di Cristo. L'unica certezza cronologica di questa e delle altre croci ad essa assimilabili è che furono prodotte in corrispondenza delle prodighe commissioni della regina Melisenda (1105-1161), moglie di Folco³⁹.

Oltre alla stauroteca collocata nella chiesa del Santo Sepolcro, a Barletta sono custodite altre quattro croci patriarcali⁴⁰. Tutti questi *signa* dovevano marcare nello spazio portuale la presenza della Città Santa. Tale presenza era resa viva e ininterrotta grazie alla ripetizione di liturgie agiopolite⁴¹.

Un altro oggetto chiave deve essere considerato all'interno di questo *corpus*: il codice "Gerosolimitano" di Barletta, che dimostra come un porto possa configurarsi come luogo di germinazione per una tradizione liturgica di alto valore universale che, finita nel suo spazio originario, può essere mantenuta in vita per essere replicata altrove, in altri punti dell'ecumene cristiana. Si tratta di un ordinale che contiene le indicazioni necessarie per le celebrazioni durante l'anno liturgico. La sua compilazione risale a un arco di tempo compreso fra il 1173 e il 1228, gli anni di canonizzazione di Thomas Becket e di Francesco di Assisi, entrambi inseriti nel calendario, il secondo come ultima aggiunta. Inoltre, il codice comprende anche una cronaca di Terrasanta fra il 1097 e il 1202, cosa che fa pensare a una data successiva a quest'ultima e all'attività dello *scriptorium* di San Giovanni d'Acri, dove si erano concentrate le attività superstiti del regno di Gerusalemme dopo la conquista da parte di Saladino e dove si erano trasferiti anche i canonici del Santo Sepolcro. Potrebbe essere stato realizzato in funzione del reinsediamento dei latini nel Santo Sepolcro tra il 1229 e il 1244 e in vista del ripristino del rito dei canonici, oppure – e questo è più probabile – risponde all'esigenza di codificare e tramandare celebrazioni che non avevano più un proprio spazio liturgico, ma si volevano diffondere altrove, all'interno della rete delle comunità canonicali. A questa finalità fa pensare la ricchezza di particolari anche descrittivi che caratterizza i contenuti. Il codice è arrivato a Barletta, dove si trova tutt'oggi presso la chiesa del Santo Sepolcro, con ogni probabilità all'inizio del Trecento, grazie a Raoul di Granville, patriarca di Gerusalemme che, dopo avere speso i suoi ultimi anni nella comunità dei canonici di Barletta, è stato inserito nel codice, in una nota obituaria aggiunta al calendario⁴².

Il testo, che attende ancora un'edizione completa, fornisce una dettagliata serie di indicazioni per lo svolgimento delle celebrazioni, con riferimenti sia alla struttura del Santo Sepolcro "crociato", sia alla topografia di Gerusalemme⁴³. La parte del

³⁹ M. Spinucci, *Nota sulle stauroteche medievali in Italia in OADI* [DOI: 10.7431/RIV03022011] http://www1.unipa.it/oadi/oadiriv/?page_id=774 (consultato il 20 aprile 2020).

⁴⁰ S. Di Sciascio, *Reliquie della Vera Croce in Puglia e Basilicata fra XI e XV secolo*, in A.C. Quintavalle (a cura di), *Medioevo Mediterraneo: L'Occidente, Bisanzio e l'Islam*, Milano 2007, 360-370.

⁴¹ Sul tema generale cfr. R. Bartal, N. Bodner, B. Kuhnel (eds.), *Natural Materials of the Holy Land and the Visual Translation of Place, 500-1500*, New York 2017.

⁴² Barletta, Archivio della Chiesa del Santo Sepolcro, ordinarium "gerosolimitano"; C. Dondi, *The liturgy of the canons regular of the Holy Sepulchre of Jerusalem*, 77-79, part. 78.

⁴³ Il testo è esaminato e parzialmente trascritto in Ch. Kohler, *Un rituel et un bréviaire du Saint Sépulchre de Jérusalem (XII^e-XIII^e siècle)*, *Revue de l'Orient Latin* 8, 1900-1901, 383-560.

codice dedicata alla Settimana Santa e al Triduo Pasquale presenta alcuni elementi che fanno propendere per legare l'origine del codice direttamente a Gerusalemme. Per il Sabato Santo riporta le modalità di svolgimento della cerimonia del "fuoco sacro": fa riferimento espressamente alla Reliquia della Croce: i penitenti riammessi il giorno prima venivano introdotti presso il luogo dove era conservata la Croce per un atto di devozione personale che tutti compivano a piedi nudi; nella chiesa iniziava l'intonazione del *Kyrie* e del *Miserere*. La Croce veniva portata processionalmente intorno alla Tomba, più volte, girando intorno. La Domenica di Pasqua il matutino è iniziato da quattro canonici anziani, che avviano una sequenza di canti intonati dagli altri in forma antifonale e responsoriale. Si svolge poi il rito del *Quem queritis*, recitato da due gruppi di due e di tre chierici che rappresentano l'Angelo e le donne che recavano gli unguenti⁴⁴.

Il rituale di Barletta presenta altre due particolarità significative per il nostro tema: l'indicazione della festa del 15 luglio, che doveva essere celebrata come dedicazione della chiesa del Santo Sepolcro⁴⁵ e la festa del Ritrovamento della Croce, indicata prima della festa del Natale degli apostoli Filippo e Giacomo⁴⁶. Entrambe venivano perpetuate non solo a Barletta, ma nella rete canonica che aveva contatti con la comunità pugliese.

Vie di terra attraverso i Balcani. Le vie di terra fra Costantinopoli, la Serbia e l'Adriatico, insieme con le aree di porto che fungevano da snodi intermodali, sono state analizzate come rete che ha contribuito a saldare l'area del Mediterraneo orientale con i Balcani.

Sono oggetto di una modellizzazione topologica messa a punto da Johannes Preiser-Kapeller nell'ambito di un progetto promosso da Austrian Academy of Sciences, Römisch-Germanisches Zentralmuseum, National Hellenic Foundation. Sono state considerate sia le tracce materiali dei percorsi, sia le informazioni provenienti da fonti scritte⁴⁷. Sulla base di un'integrazione fra tipologie di informazioni diverse vengono ricostruiti i tracciati ed evidenziati i nodi della rete stradale: mercati, centri urbani, luoghi di sosta e di assistenza, imbarchi e aree di servizio adiacenti.

Questa schematizzazione spaziale può essere utilizzata per rilevare dinamiche più generali di trasformazione, continuità e discontinuità, che vengono catalizzate intorno ai viaggi e agli spostamenti. Rilievi di tipo geografico e matematico mettono in evidenza come i percorsi si siano strutturati collegando punti intermedi, che si caratterizzano

⁴⁴ Kohler, *Un rituel* cit., 423.

⁴⁵ Kohler, *Un rituel* cit., 429-430.

⁴⁶ Kohler, *Un rituel* cit., 424-425.

⁴⁷ La ricerca è pubblicata in A. Ginalis, D. Heher, A. Külzer, J. Preiser-Kapeller, G. Simeonov, *Harbours and landing places on the Balkan coasts of the Byzantine Empire (4th to 12th centuries)*, in L. Werther, H. Müller, M. Foucher (eds), *European Harbour Data Repository*, vol. 4 (Jena 2019). DOI: <https://doi.org/10.22032/dbt.38384> (pdf), <https://doi.org/10.22032/dbt.38386> (csv), <https://doi.org/10.22032/dbt.38385> (excel). Per ulteriori pubblicazioni dello stesso gruppo di ricerca cfr. <http://oeaw.academia.edu/JohannesPreiserKapeller> (consultato il 20 aprile 2020)

come fulcri viabilistici, assumendo via via valenze strategiche, territoriali e simboliche. La distanza fra i punti corrisponde, in buona parte dei casi, alla lunghezza del percorso che si poteva compiere in una giornata, come se l'unità di misura dell'intera rete fossero le capacità fisiche dell'*homo viator*⁴⁸.

Criteri di tipo geospaziale stanno alla base della classificazione delle informazioni e della loro restituzione analitica: le località (città, città portuali, villaggi) funzionano come nodi di una rete e le strade fra uno e l'altro come *links*. Per integrare lo "spazio reale" nel modello la forza dei legami fra un luogo e l'altro è stata "pesata" considerando la distanza, le condizioni del tracciato, le strutture di servizio, il costo del viaggio.

Sulla base di dati e analisi raccolti nella storiografia precedente, sono stati presi in esame due casi di diffusione spaziale di altrettanti fenomeni storici: il dilagare della Peste Nera a partire dalla Crimea⁴⁹ e l'espansione militare e organizzativa dell'Impero Ottomano dall'Asia Minore nordoccidentale⁵⁰.

In tutto il bacino considerato emerge una rilevante persistenza dei tracciati, tra l'età romana tardo imperiale e l'epoca ottomana. Gli stessi nuclei insediativi legati al transito delle persone e delle merci si affermano con continuità, assumendo di volta in volta nel corso dei secoli funzioni prevalenti di tipo militare, commerciale o religioso. Le strade si configurano come sistemi di relazioni fra questi nodi. Il perno della relazione è il passaggio stesso dei viaggiatori, che emerge nella sua dimensione antropologica e culturale nei testi e nella documentazione cronachistica. I percorsi maggiori si irradiano, poi, in reticoli locali, che rispecchiano non solo l'organizzazione economica e rurale dei territori, ma anche la configurazione di sistemi amministrativi.

Si evidenzia una prevalenza dei percorsi terrestri per finalità politico militari e per l'organizzazione imperiale. Le rotte marittime, con orientamento Ovest-Est e parallele ma più meridionali rispetto agli assi stradali maggiori, permangono come luogo di scambi commerciali e come elemento di connessione meno stabile, più variabile. Esse inoltre presentano il vantaggio di consentire gli spostamenti a costi minori (nel modello si ipotizza un rapporto di 1:5 rispetto ai percorsi terrestri). Risultano quindi un elemento di grande rilievo nel contesto generale della mobilità dell'area.

⁴⁸ Si vedano i testi teorici di M. Barthélemy, *Spatial Networks*, Physics Reports 499, 2011, 1-101; J. Conolly, M. Lake, *Geographical Information Systems in Archaeology*, Cambridge 2006; per la metodologia cfr. F.W. Carter, *An Analysis of the Medieval Serbian Oecumene: A Theoretical Approach*, Geografiska Annaler. Series B, Human Geography 51, n. 1, 1969, 39-56; C. Knappet, T. Evans, R. Rivers, *Modelling maritime interaction in the Aegean Bronze Age*, Antiquity 82, 318, 1009-1024; M. Popovic, *Networks of Border Zones: A Case Study on the Historical Region of Macedonia in the 14th Century AD*, in K. Krizetal (ed.) *Understanding Different Geographies*, Berlin-Heidelberg 2013, 227-241; L.J. Gorenflo, Th.L. Bell, *Network Analysis and the Study of past regional Organization*, in C.D. Trombold (ed.), *Ancient road networks and settlement hierarchies in the New World*, Cambridge 1991, 80-98.

⁴⁹ Testo di riferimento O.J. Benedictow, *The Black Death, 1346-1353. The complete history*, Rochester 2004.

⁵⁰ La base è stata J. Haldon, *The Palgrave Atlas of Byzantine History*, Basingstoke 2005. Sono stati inseriti dati anche da W. Scheidel, *ORBIS: The Stanford Geospatial Network Model of the Roman World*: <http://orbis.stanford.edu/>.

Viene ponderato anche il grado di “betweenness centrality” delle città e degli insediamenti, il loro vantaggio di essere a metà fra altri nodi della rete, più o meno numerosi a seconda dei casi.

Sul piano metodologico, il viaggiatore è al centro del modello: in base alle sue caratteristiche, ricostruite sulla base delle fonti scritte, si chiarificano le distanze percorribili fra un nodo e l'altro, le forme e le funzioni delle strutture di servizio, i rapporti fra le città dell'interno e i porti. La durabilità della rete è data dalla ripetizione dei passaggi, le trasformazioni della rete e quelle dei suoi punti intermodali sono legate ad eventi e processi generali.

Rispetto al nostro tema, l'elemento più interessante che viene rilevato in questa modellizzazione è il ruolo dinamico svolto dagli snodi intermodali. Essi hanno il massimo grado di centralità fra percorsi diversi, sia d'acqua sia di terra. Questi ultimi poi si moltiplicano, congiungendo ulteriori reti secondarie di centri. Non solo Costantinopoli-Istanbul, ma anche i porti del Mar Nero, dell'Egeo e della costa Adriatica, si presentano sì come elementi di congiunzione fra vie di terra e rotte marittime, ma anche come punti di sviluppo di fenomeni politici e di processi organizzativi generali. Essi, quindi, sono i nodi della rete in cui i cambiamenti e i fenomeni si verificano più rapidamente e più precocemente, estendendosi poi agli altri nodi.

Cipro: porti e “pathways network” nell'entroterra. Cipro si conferma in modo pressoché unanime nelle fonti di pellegrinaggio come tappa obbligata e come luogo di soste prolungate lungo le rotte per la Terrasanta.

Una precoce attestazione è il soggiorno dell'aristocratica romana Paola, ospitata da Epifanio di Salamina-Constantia negli anni Ottanta del IV secolo, e impegnata nella visita dei monasteri e dei luoghi memoriali dell'isola⁵¹.

Wilbrand di Oldenburg, intorno al 1211, racconta di avere fatto visita a una reliquia del Buon Ladrone, crocifisso con Gesù, e dal luogo dove era conservata, di “essere salito” al monastero di Stavrouvouni, all'interno del quale in una piccola cappella era conservata la reliquia della Santa Croce, che era ritenuta restare sospesa e oscillare miracolosamente nel vuoto, senza supporto⁵². Il diario di Wilhelm von Boldensele (1334) fa riferimento alla presenza di numerose reliquie (parte della croce del ladrone, un chiodo della Passione di Gesù, il corpo di sant'Ilarione, la testa di san “Zozonius o Zozomius” conservata nella cappella reale); cita anche l'apostolo Barnaba, le cui reliquie erano venerato a Salamina, la sua città natale, che allora era distrutta e disabitata, mentre la città portuale importante di riferimento per l'area era Famagosta⁵³.

Iacopo da Verona, partito nel 1335, presenta insieme il viaggio di pellegrini e mercanti, protagonisti delle medesime situazioni. Tutti, compreso l'equipaggio della nave, andarono alla chiesa di Santa Maria de la Cava a Famagosta. Parla poi del

⁵¹ Hier., *Ep.* 108.7.

⁵² Cobham, C.D. (ed.), *Excerpta Cyprica. Materials for a History of Cyprus (= Excerpta Cyprica)*, Cambridge 1908, 14.

⁵³ *Excerpta Cyprica*, 16.

monastero della Santa Croce e della reliquia della croce del buon ladrone, onorata da una larga moltitudine. Ricorda di essersi fermato al suo ritorno da Nicosia, confermando quindi l'esistenza di un circuito devozionale che includeva più punti dell'isola, che veniva percorso seguendo i collegamenti fra le città, partendo e tornando al porto di sbarco⁵⁴.

Molto più dettagliato è il racconto di Nicolò de Martoni, che dà conto della tappa cipriota riferendosi al viaggio compiuto nel 1394⁵⁵. La descrizione di Famagosta presenta una città quanto mai vivace, connotata in senso latino grazie a numerose chiese che corrispondono a devozioni cattoliche e che sono officiate da ordini religiosi "romani": sono evidentemente queste comunità ad assistere i pellegrini. Il suo percorso ha toccato il monastero di Santa Maria del Cammino, nella cui chiesa ha onorato le reliquie di santa Orsolina, di san Leone papa, di san *Sosius*, un pezzetto del Legno della Santa Croce. Di Nicosia ricorda la cattedrale di Santa Sofia e i conventi di Domenicani, Francescani e Agostiniani. Con pochi tratti carichi di emozione viene ripercorso il cammino per il monastero di Stavrovouni, una vera e propria ascensione in mezzo alle montagne, culminata con la visione del prodigio della Croce sospesa e innalzata «che sembra un grande miracolo». Vi si aggiunse la possibilità di vedere e venerare un'altra serie di reliquie, mostrate dai monaci.

Nelle narrative di viaggio lo spazio dell'isola si connota in funzione della presenza dei pellegrini che vi sviluppano uno specifico sistema devozionale legato espressamente a santuari locali. Tracce di questa trama di semantizzazioni sono evidenti in alcuni luoghi ed edifici, che restituiscono testimonianze della presenza ripetuta di cristiani latini in transito, impegnati a compiere pellegrinaggi locali ben connotati, intorno a mete radicate nella tradizione greca dell'isola.

I porti di Kyrenia, Famagosta e Salamis si configurano come spazi di sosta e come punti di partenza per tragitti articolati in tappe e *stationes* liturgiche⁵⁶. I poli principali sono i monasteri di Stavrovouni e della Vergine di Machairas di Kykkos, in grado di attrarre insieme i fedeli dell'isola, la sua aristocrazia e i pellegrini.

La reliquia della Santa Croce conservata nel primo centro cenobitico viene ricordata come oggetto di pratiche rituali specifiche, legate anche alla Festa del 14 settembre e a Elena, madre di Costantino. Viene descritta come una sorta di anticipazione della visita a Gerusalemme e al Calvario. Anche la Tomba di Lazzaro a Larnaca è citata in relazione con la resurrezione operata da Gesù a Betania. Tuttavia la sosta cipriota non assume valore religioso solo in relazione con gli *ipsissima loca* di Terrasanta: essa sembra connotarsi in modo proprio, grazie alla sovrapposizione fra i percorsi compiuti dai pellegrini con quelli dei devoti che si spostavano da un centro all'altro dell'isola, dai loro villaggi ai santuari. Su quei passi si integrano memorie agiografiche spazializzate nell'intera area mediterranea, ma radicate nei luoghi e negli edifici

⁵⁴ *Excerpta Cypria*, 16-18.

⁵⁵ *Excerpta Cypria*, 22-28.

⁵⁶ Sul tema generale si vedano i saggi raccolti in M.J.K. Walsh (ed.), *Famagusta Maritima: mariners, merchants, pilgrims and mercenaries*, Leiden 2019.

dell'isola. L'arcangelo Michele, Pietro e gli altri apostoli, Cosma e Damiano polarizzano l'attenzione, aggregando narrazioni e memorie originate in altre aree, destinate più ad essere riecheggiate in forma mutata dopo il ritorno nelle madrepatrie.

Le tracce della presenza dei pellegrini sono particolarmente evidenti in un *corpus* di segni apparentemente minimi lasciati in forma di graffiti all'interno di alcuni luoghi di devozione. Si tratta per lo più di segni individuali impressi, per marcare una presenza e per renderne durevole la memoria, all'interno di spazi a cui si attribuiva un valore sacrale specifico, in posizioni precise (stipiti, archi, absidi e *ieron*, archi trionfali) e in relazione con immagini dei Santi o della Vergine. Nomi, date, stemmi, schizzi talvolta rivelano lo *status* dei viaggiatori, la loro provenienza, le motivazioni del loro agire, il legame con il luogo e con il suo valore simbolico⁵⁷.

I pellegrini avevano caratteristiche diversificate, sia per posizione sociale, che per sesso ed età, che per appartenenza linguistica (greci, latini, russi). Sono da ricondurre, con ogni probabilità, anche a gruppi religiosi differenziati. Il viaggio, in senso ampio, e i passaggi nella rete dei santuari ciprioti possono configurarsi come esperienze condivise, spazi di sovrapposizione e di osmosi fra pratiche rituali diversificate, in grado di unire i contesti di appartenenza, nella straordinarietà del tempo sacro.

Sembra che chi ha lasciato traccia di sé non visitasse solo siti officiati dal suo stesso gruppo religioso. I Latini si fermavano presso numerose chiese ortodosse, tanto che si potrebbe ipotizzare un impegno del clero locale nell'attirare più persone possibile, con tutti i benefici che ciò comportava sia dal punto di vista economico, sia da quello della rete di contatti politico diplomatici che si poteva sviluppare grazie agli incontri con devoti di passaggio. Quest'ultimo aspetto risulta tanto più interessante se si considera il carattere composito e cosmopolita della società cipriota durante il dominio dei Lusignan⁵⁸. L'analisi di questo tipo di fonti materiali, integrata con le informazioni provenienti dai testi memoriali, permette di ricostruire un vero e proprio reticolo di tracciati che univano i porti delle coste settentrionale e orientale con l'interno.

Devozioni e liturgie celebrate nei due monasteri maggiori, largamente partecipate dai ciprioti e radicate nella tradizione popolare, appaiono riecheggiate in una rete di luoghi secondari: chiese, cappelle, grotte. In particolare, emergono alcuni edifici, la cui rilevanza può essere messa in rapporto diretto con le reti viarie locali. La chiesa della Panagia tou Araka, che presenta al suo interno un *corpus* ben evidente di iscrizioni e graffiti, si trova nel mezzo dei percorsi che dalla valle di Trodos raggiungono Kikkos.

⁵⁷ Il tema è oggetto di studi e mappature recenti: M.G. Trentin, *Mediaeval and post Medieval graffiti in the Churches of Cyprus*, in S. Christodoulou, A. Satraki (eds.), *Postgraduate Cypriot Archaeology Conference*, Newcastle 2010, 297-321; M.G. Trentin, I. Hadjikiakos, *I graffiti nelle chiese cipriote: primi risultati della ricerca*, Report of Antiquity Department. Cyprus 2007, Nicosia 2007, 449-467; G. Grigoryan, *On the Interpretation of the Crosses Carved on the External Walls of the Armenian Church in Famagusta*, in M. Walsh (ed.), *The Armenian Church of Famagusta and the Complexity of Cypriot Heritage*, New York 2017, 125-139.

⁵⁸ M. Olympios, *Shared Devotions: non-Latin Responses to Latin Sainthood in Late Medieval Cyprus*, *Journal of Medieval History* 39, 2013, 321-341; cfr. anche: G. Grivaud, *Pèlerinages grecs et pèlerinages latins dans le royaume de Chypre (1192-1474): concurrence ou complémentarité?*, in C. Vincent (ed.), *Identités pèlerines*, Rouen 2003, 67-76.

Agios Dimitrianos a Dali, Agios Sozomenos a Potamià e gli Agii Apostoli a Pera Chorio sono collocati sulla via medievale che da Larnaca conduceva a Nicosia; Agios Georgios a Xilofagou sorge lungo il tracciato fra Larnaca e Famagosta.

Nel contesto della definizione di linee metodologiche generali, il caso di Pafos riveste un ruolo specifico, sia per la posizione rispetto ai circuiti terrestri interni all'isola, sia per la rilevanza che assunse sulle rotte provenienti da Occidente tra Medioevo e inizi dell'Età Moderna.

La chiesa di Agia Solomoni conserva al suo interno un insieme di iscrizioni latine collocabili fra XV e XVI secolo, il periodo in cui Pafos e Larnaca si consolidano come principali scali lungo la rotta per Acri, aree di porto sicure per i veneziani, che sviluppano un vero e proprio sistema di trasporto organizzato dei pellegrini. La rilevanza dei due centri sarebbe poi andata declinando in modo irreversibile con la conquista ottomana dell'isola.

Nell'insieme dei graffiti e delle scritture esposte finora catalogati e studiati, sono relativamente numerose le rappresentazioni stilizzate di imbarcazioni, per lo più in località dell'entroterra⁵⁹. Con ogni probabilità, chi li ha realizzati non si dedicava ad attività marittime, ma era, piuttosto, un viaggiatore in transito, che voleva esplicitamente fare riferimento, anche in forma votiva, al suo viaggio e ai pericoli che aveva e avrebbe affrontato.

Cipro e il suo sistema stradale interno si configurano, in altre parole, come una tappa in mezzo al mare, strutturata e stratificata, dotata di un proprio sistema simbolico specifico. Si può ipotizzare, quindi, che chiese e monasteri erano visitati da pellegrini che sbarcavano nei due porti principali, Famagosta e Larnaca, per poi seguire un *network* già ben connotato e organizzato di percorsi e di visite, che offrivano una serie di servizi, tra cui il ricovero notturno o la possibilità di pernottamento.

Tale assetto sembra essere confermato anche da alcune fonti cartografiche. In particolare, due mappe, risalenti alla metà del Trecento, in due diversi manoscritti che contengono trattati medici, uno alla Biblioteca Ambrosiana a Milano e l'altro a Venezia alla Biblioteca Nazionale Marciana, indicano i centri più rilevanti dell'isola, le relazioni reciproche e le gerarchie di importanza⁶⁰. Fra i toponimi riportati, solo Nicosia si trova all'interno; gli altri sono villaggi e città costieri o località facilmente raggiungibili dai porti (Capo Andreas, la Karpasia, Kyrenia, Pendayia, Poli Chrysochous, Pyrgos, il porto di Paphos, la penisola di Akrotiri, Limassol, Aradippou, Famagosta). Appare significativo che siano stati inclusi anche tre importanti mete di pellegrinaggio locale: il monastero di Stavrouvouni, la basilica di Sant'Auxibio a Soloi e Sant'Epifanio a Salamina, evidentemente ancora frequentati nel XIV secolo.

⁵⁹ S. Demesticha, *Seamen on Land? A Preliminary Analysis of Medieval Ship Graffiti on Cyprus*, *The International Journal of Nautical Archaeology* 46/2, 2017, 346-381.

⁶⁰ Milano, Biblioteca Ambrosiana, A95 sup.; Venezia, Biblioteca Nazionale Marciana, gr. XI.21 (il secondo è una copia del primo); per una presentazione critica cfr. M. Cronier, P.G. Dalché, *A Map of Cyprus in Two Fourteenth-Century Byzantine Manuscripts*, *Imago Mundi* 69/2, 2017, 176-187.

Jaffa e i porti della Terrasanta. Il caso di Jaffa e degli altri approdi alla Terrasanta dimostra come le condizioni politico militari abbiano determinato un diverso uso degli scali e, al contempo, si siano verificati processi di semantizzazione religiosa e di genesi di culti legati in modo variabile a luoghi specifici⁶¹. La cosiddetta “età delle crociate”, nel suo lungo sviluppo, ha visto successive trasformazioni che mettono in evidenza le relazioni fra luoghi e rotte di pellegrinaggio. Lo stabilirsi di istituzioni politico territoriali latine ha favorito lo sviluppo dei viaggi e l’arrivo anche massivo di pellegrini di vari strati sociali, con un uso prevalente, anche se non esclusivo, dei porti e delle vie di mare⁶².

Jaffa sembra attestarsi come punto di sbarco primario, se non unico, prima e durante la breve vita del Regno Latino di Gerusalemme. Viene ripetutamente citata nelle fonti di viaggio: Saewulf racconta di avere assistito dalla spiaggia al naufragio di 33 navi⁶³; l’igumeno Daniil Palomnik, pellegrino fra il 1106-1108, rilevava che non esisteva un vero e proprio porto⁶⁴; Teodorico, intorno al 1169, annotava che il pericolo maggiore veniva dal vento del sud⁶⁵. Secoli più tardi, i rischi restavano immutati: Ghillebert of Lannoy, nel 1422, riscontrava che le galere non potevano accedervi⁶⁶; Gabriele Capodilista, nel 1458, parla di un passaggio stretto fra le rocce⁶⁷.

Jaffa, quindi, non era dotata di strutture portuali, non aveva santuari propri, né ha dato origine a circuiti devozionali locali, ma è ricordata per alcuni luoghi memoriali. Nei resoconti è associata alla figura di Giona, assimilata a sua volta a quella di Cristo (come il primo rimase tre giorni e tre notti nel ventre del pesce per poi essere rigettato in vita, così Gesù è rimasto nel sepolcro prima di risorgere dai morti)⁶⁸. È, poi, il luogo in cui si ricordano momenti della vita di Pietro: vi si localizzava il miracolo della resurrezione di Tabita, l’episodio della pesca, la visione in cui Cristo gli ordinò di predicare ai pagani. La figura dell’Apostolo divenne un polo agiografico in grado di attivare collegamenti semantici e processi simbolici di cui i pellegrini stessi erano i portatori.

⁶¹ Nella abbondante bibliografia sull’argomento cfr. D. Jacoby, *Ports of Pilgrimage to the Holy Land, Eleventh-fourteenth Century: Jaffa, Acre, Alexandria*, in M. Bacci, M. Rohde (eds.), *The Holy Portolano. The Sacred Geography of Navigation in the Middle Ages. Le portulan sacré. La géographie religieuse de la navigation au Moyen Âge*, Berlino 2014, 51-72.

⁶² Per gli sviluppi cronologici e per il raccordo fra scali e vie di terra cfr. M.E. Cambil Hernández, *De Venecia a Jaffa: Los puertos en el viaje a Jerusalén del Marqués de Tarifa*, in T.M. García Arévalo (ed), *Viajes a Tierra Santa: navegación y puertos en los relatos de viajes judíos, cristianos y musulmanes (siglos XII-XVII)*, Granada 2014, 217-258; K. Polejowski, *Between Jaffa and Jerusalem: a few remarks on the defence of the southern border of the kingdom of Jerusalem during the years 1229-1244*, in J. Schenk, G. Jochen, M. Carr (eds.), *The Military Orders 6. Culture and Conflict*, vol. I, Farnham 2016, 62-69.

⁶³ *Peregrinationes tres. Saewulf. John of Würzburg, Theodoricus*, ed. R.B.C. Huygens, CChCM 139, 61.

⁶⁴ J. Wilkinson, J. Hill, W.F. Ryan (eds.), *Jerusalem Pilgrimage, 1099-1185*, London 1988, 126.

⁶⁵ *Peregrinationes tres*, 197, 28.

⁶⁶ C. Potvin (ed.), *Oeuvres de Ghillebert de Lannoy, voyageur, diplomate et moraliste*, Louvain 1878, 140.

⁶⁷ A. Momigliano Lepschy (a cura di), *Viaggio in Terrasanta di Santo Brasca, 1480, con l’itinerario di Gabriele Capodilista, 1458*, Milano 1966, 180.

⁶⁸ Sugli sviluppi simbolici della figura di Giona cfr. N. Bonansea, *Simbolo e narrazione. Linee di sviluppo formali e ideologiche dell’iconografia di Giona tra III e VI secolo*, Spoleto 2013.

Daniil Palomnik attesta che vi sorgeva una chiesa intitolata a San Pietro. I fedeli provenienti da Occidente non potevano non leggere in questa trama di memorie e di dediche un'affermazione del legame della Terrasanta cristiana con Roma: il loro viaggio univa, così, idealmente questa città con Gerusalemme, la Tomba venerata in Vaticano con il Sepolcro vuoto di Cristo. Lo spazio fisico di congiunzione era proprio lo scalo di Jaffa.

Legami con Santiago di Compostela emergono invece nei testi di pellegrinaggio intorno ai significati portati dalle reliquie. Secondo narrazioni originate nel Duecento e riecheggiate nelle guide, quando Dio ordinò a san Giacomo di viaggiare verso la Galizia, la roccia verso cui puntò il dito si divise in due: una metà andò a Santiago e l'altra rimase davanti a Jaffa; inoltre, secondo i pescatori locali, una volta all'anno molti pesci vi si avvicinano come pellegrini e vanno a baciarla. Un'altra tradizione si riferisce a san Giacomo decapitato: il corpo sarebbe stato portato in Galizia, la testa sarebbe rimasta a Jaffa, probabilmente conservata nella chiesa di San Pietro⁶⁹. La *Cronaca* del cosiddetto Templare di Tiro riporta, infatti, che quando i Mamelucchi nel 1268 conquistarono la città costiera portarono via la testa insieme con il reliquiario che la conteneva e con il corpo di Santa Cristiana⁷⁰.

Le tradizioni devozionali appaiono molto discontinue: non sembrano attestare una rilevante fondatezza di usi locali, né la forza di una comunità o di un santuario in grado di attrarre fedeli che non fossero già di passaggio, tant'è che l'importanza di questo centro nel contesto cristiano è altalenante e intermittente, fino a declinare, proprio in relazione con i flussi delle rotte in arrivo dall'Europa. Contemporaneamente andò aumentando il rilievo di Acri che, già nella prima metà del XII secolo, sembra attestarsi come approdo prevalente. Da quando Saladino la occupò, dal 1187 al 1191, Jaffa cominciò ad essere descritta e ricordata come "città desolata". Il complesso presidiato dalla cittadella di San Giovanni d'Acri restò invece in funzione come porto fino al 1291; in seguito, quando i *passagia* diventeranno più difficoltosi e rarefatti, verranno intrapresi anche itinerari via terra⁷¹.

La città fortificata non aveva santuari specifici, né una propria connotazione devozionale, né si configurava come tappa religiosa sulla via di Gerusalemme. Le fonti vi ricordano per lo più soltanto le sorgenti di Oxen, dentro le mura, dove si svolgevano riti di ebrei e musulmani, e il cimitero latino di San Nicola, appena fuori le mura. Fino al 1187 fu solo un porto di transito, mentre successivamente vi avverrà un processo di re-localizzazione delle istituzioni e dei gruppi presenti a Gerusalemme, nonché delle chiese della Città Santa. Dopo il 1191, vi si registra un accumulo di reliquie, di codici e di oggetti liturgici, portati dai cristiani che vi si erano rifugiati e che li decisero di rimanere, o che ripartirono per le madrepatrie o per altre destinazioni. Non si affermò

⁶⁹ F. Romanini, B. Saletti, *I Pelrinages communes, Pardouns de Acre e la crisi del Regno Crociato. Storia e testi*, Padova 2012, 83-85.

⁷⁰ L. Minervini, *Cronaca del Templare di Tiro (1243-1314). La caduta degli Stati Crociati nel racconto di un testimone oculare*, Napoli 2000, 124.

⁷¹ Sui temi critici e i passaggi principali della storia della città in età medievale cfr. J. France (ed.), *Acre and its falls: studies in the history of a crusader city*, Leiden 2018.

mai come una meta di pellegrinaggio, ma fu associata sempre più alla dimensione della sofferenza, della sconfitta, dell'impotenza e della penitenza: le origini del *Pardouns d'Acre*, una pratica che si diffuse a partire dal Duecento, affondano proprio nelle vicende dello scalo da cui transitarono i protagonisti dell'ultima fase del periodo crociato. Dopo la sua caduta, sarà Alessandria a rafforzarsi come porto di sbarco, ma tornerà ad essere documentata ancora anche la pericolosa costa davanti a Jaffa.

Conclusioni

Astrazioni e rielaborazioni su casi ampiamente ricostruiti storicamente vanno nella direzione di una modellizzazione degli approcci metodologici: le aree di porto si definiscono come nodi nel *network* unitario delle strade e delle rotte; il ricorso a chiavi interpretative e documentarie diversificate evidenzia la loro centralità nello sviluppo dei fenomeni culturali e religiosi. I casi esaminati illuminano alcuni aspetti specifici, che vanno inseriti in un *framework* generale.

Gli studi condotti sui porti pugliesi e sul loro patrimonio liturgico devozionale indicano le modalità di un'integrazione esegetica di oggetti, immagini e fonti liturgiche all'interno di circuiti e reti istituzionali.

L'*unicum* mediterraneo composto dai percorsi devozionali di Cipro che partivano dalle città portuali è un esempio di come i pellegrini possano essere indagati anche come attori di dinamiche locali che si esplicano in marcature simboliche durevoli dello spazio.

Il caso del modello matematico di rilevazione e interpretazione delle strade e degli snodi intermodali dell'area balcanica dimostra l'importanza delle fonti materiali e geo spaziali per la comprensione generale dei fenomeni.

Il terreno complesso delle ricostruzioni messe a punto intorno agli scali della Terrasanta crociata sovrappone storia evenemenziale, narrazioni agiografiche e fondative in un intreccio inestricabile, nel quale proprio i porti sono elementi di passaggio e di trasformazione.

Tale molteplicità di fonti e di approcci interpretativi aspetta uno sforzo di razionalizzazione e di semplificazione, che permetta alle conoscenze storiche di entrare come elemento attivo e positivo negli studi critici più generali e in progetti di valorizzazione sul campo. Persone, pellegrini, viaggiatori, committenti sono il fulcro di ogni indagine e proprio la loro concretezza antropologica conferisce attualità alla ricerca, aprendola alle interazioni con la cultura contemporanea.

Abstract

The rich tradition of historical studies on pilgrims routes and shipping routes still waits for a general methodological framework. This *focus* on ports and port areas draws documentary strategies and hermeneutic perspectives: identifies some elements of a replicable interpretative model (objects, analytic approaches, typologies of sources).

It traces some European historiographical lines, considered as starting points. Four case studies are provided: the ports of Apulia, the devotional pathways in Cyprus inland, a mathematical

and geographical model detecting the roads network in the Balkans, landing places along the Eastern coast of the Mediterranean. On this bases an interdisciplinary grid of reading emerges.

Résumé

La complexité des études historiques autour des chemins et des routes de pèlerinage pose aujourd'hui l'exigence de dessiner une méthodologie générale. Ce focus dédié aux ports et aux espaces portuaires contribue à la définition de stratégies documentales et de perspectives herméneutiques. Il identifie les éléments d'un modèle répliquable: objets d'étude, approches interprétatives, typologies de sources. Les principales lignes historiographiques italiennes et européennes sont esquissées et considérées comme point de départ. Quatre cas d'étude, localisés long de l'itinéraire vers Jérusalem, expliquent différentes stratégies de recherche: les ports de *Apulia*, les chemins de dévotion dans l'arrière-pays de Chypre, un modèle mathématique et topologique pour la détection des routes dans les Balkans, les escales sur la côte orientale de la Méditerranée. À partir de ces présupposés, va se définir un cadre interprétatif enrichi par des importants implications interdisciplinaires.

Parole chiave: Metodologia, Medioevo, porti, rotte, pellegrinaggio, Gerusalemme.

Keywords: Methodology, Middle Ages, Harbours, Historical Routes, Pilgrimage, Jerusalem.

Renata Salvarani
Università Europea di Roma
info@renatasalvarani.it