

IL SISTEMA VIARIO DEL TERRITORIO CREMASCO STORIA ED EVOLUZIONE

La normativa

Le norme di diritto positivo relative alle strade cremasche regolamentano in via prioritaria la manutenzione, stabilendo con minuziosa precisione a quali comunità competano i relativi oneri, quali magistrature siano preposte a far osservare le disposizioni vigenti, quali siano gli ambiti giurisdizionali degli organismi territoriali. Solo indirettamente, ed occasionalmente, le norme si occupano di altri argomenti; è tuttavia possibile ricavare, dalle stesse, preziose informazioni storiche ed indizi significativi per la ricostruzione della genesi e della evoluzione dei singoli tracciati. I documenti che accolgono la disciplina completa della materia sono, in ordine cronologico, seguenti: la convenzione dei *communia portarum* del 9 aprile 1361,¹ la *compositio pro stratis agri cremensis aptandis*² del 2 settembre 1535, il *nuovo piano di distribuzione per l'acconcio delle strade* approvato dal Senato con ducali del 16 gennaio 1772 e dato alle stampe il 10 marzo 1772, in Crema, presso Giacomo Antonio Carcheni.³

Altre norme in materia di strade sono contenute nei *Municipalia Cremae*⁴ nel libro IV, relativo ai danni dati, ed in provvedimenti speciali adottati di volta in volta in presenza di particolari necessità. I tre documenti elencati si occupano, come già ho osservato, di definire a chi spetti l'onere della manutenzione stradale e per quale tratto. Non sono norme imposte, ma hanno natura pattizia: nascono da accordo (*concordia*) tra i soggetti interessati, che l'autorità

pubblica promuove e di cui si fa garante. Il mutare, nel tempo, delle condizioni su cui l'accordo si fondava è la causa dei successivi aggiornamenti della disciplina.

Le variazioni in ordine alla popolazione, una diversa considerazione della qualità delle strade, una differente valutazione dei criteri d'uso sono altrettanti motivi che potevano richiedere aggiornamenti per la ripartizione degli oneri.

Qualcosa di diverso, e di più complesso, è possibile scorgere nel nuovo piano di distribuzione del 1772. Sembra infatti che la nuova ripartizione sia stata fatta sulla base della classificazione delle strade senza tener conto della relazione di vicinanza tra le comunità ed il tratto di strada su cui effettuare la manutenzione. Ma una più puntuale individuazione delle peculiarità delle singole convenzioni risulterà dall'esame di ognuna.

La convenzione del 1361

La prima in ordine di tempo, quella del 9 aprile 1361 (che però riproduce, per le due porte di Ombriano e di Ripalta, le due convenzioni stipulate nel 1356), è basata sostanzialmente sulla giurisdizione delle singole porte.⁵

Ad ognuna di esse fa riferimento la convenzione nello stabilire l'onere manutentivo cominciando da Porta Pianengo (*strate et vie reaptande et manutenende per vicinos et communitates Porte Planenghi de Crema et locorum eiusdem porte*) per proseguire con Porta Serio (*strate et vie que debent reaptari et manuteneri per vicinos Porte Serii de Crema et locorum eiusdem*), quindi con Porta Ripalta (*strate que aptari et mantenere debent communia et vizini vizinearum Porte Rivolte et locorum eiusdem*), fino a terminare con Porta Ombriano (*vie et strate Porte Umbriani quarum aptaciones et manutiones sunt divise et compartite inter homines et suprascriptos vicinos dicte porte et vizinorum et locorum eiusdem*). Per la sola Porta Pianengo si indicano le singole strade e di seguito le comunità onerate; per le altre si indicano le comunità e per ciascuna gli oneri.

Le strade alla cui manutenzione erano tenuti *vicini et communitates Porte Planenghi* erano la *strata Vaprii* la *strata qua itur a Porta Pontis Furi ad brolium Raynaldi de Vayrano*. Per Porta Serio sono indicati i *loci* di Offanengo, Salvirolo (*Soate*), Izano (*Zosanum*),

Casale, Ricengo, Bottaiano, Camisano ai quali competono tratti delle seguenti *strate*: *strata mastra per quam itur ad Romanengum*, *strata Vaprii qua itur Vaylatem*, *strata Soate seu via Zosani*, *strata Rivezenghi*. Assieme ai *loci* già elencati sono indicate, quali soggetti passivi di oneri, anche le *vizinee Porte Serii intus Crema et non extra*. A queste spettava la manutenzione di tratti della *strata Zosani*, della *strata Rivezenghi*, della *strata qua itur circum Cremam* e della *strata Vaprii* (dal confine di Camisano *usque ad fines positas inter Portam Umbriani et suprascriptam Portam Serii*). Mi sembra utile sottolineare come il tratto di competenza della *strata Vaprii* finisca *ad fines positas* tra Porta Ombriano e Porta Serio: luogo sicuramente non identificabile oggi, ma non facilmente intuibile anche secondo le indicazioni topografiche dell'epoca.

Tra Porta Ombriano e Porta Serio, poste, rispettivamente, ad occidente e ad oriente, c'era la Porta di Pianengo ubicata a settentrione. Ci saremmo perciò aspettati un riferimento a quest'ultima più che a Porta Ombriano. L'unica spiegazione plausibile è che con *fines* si siano voluti indicare i termini (segni di demarcazione) non tra le due giurisdizioni, ma tra i tratti di competenza manutentiva sulla stessa strada.

Porta Ripalta, che aveva assunto la propria decisione nel maggio 1356, coinvolgeva nelle manutenzioni i *loci* di Ripalta Arpina, Montodine, Ripalta Guerina, Ripalta Vecchia, Madignano, Ripalta Nuova, Moscazzano e Credera. Le strade erano: *via mastra per quam itur ad Castrum Leonem*; *via que apelatur via Madegnani*; *via Rivolte Nove per quam itur ad locum Montodeni*; *via de Moscazzano*. Al *commune et homines vicini vizinearum Porte Rivolte intus Cremam* erano stati assegnati in manutenzione tratti delle strade già nominate, che le singole vicinie avevano provveduto a suddividersi tra loro, ed inoltre la *strata qua itur circum Cremam*, *videlicet partem ipsius strate perventam in parte dicti communis et hominibus vicinis ipsius Porte Rivolte* e la *strata Vaprii per quam itur ad Vaylatem* nel tratto compreso, tra la pusterla di Ponte Furio ed il bivio ("forcello") di S. Stefano in Vairano. Per queste due strade gli oneri non erano stati ripartiti sulle singole vicinie. Suscita interrogativi il fatto che rientri fra gli oneri del *commune Porte Rivolte* anche quello di provvedere alla manutenzione di un tratto della *strata Vaprii* che sicuramente non rientrava nella sua giurisdizione territoriale.

Per ultima viene descritta la competenza di Porta Ombriano, quale

risultava dagli accordi presi nel 1356. Gli oneri erano ripartiti sui *loci* di: Palazzo Pignano e Scannabue, Monte, Vaiano, Bagnolo, Chieve, Ombriano *de supra et de subtus*, Capergnanica. Anche le vicinie erano state interessate dalla ripartizione a cominciare dalla vicinia dei Poiani *intus Cremam*, per proseguire con la *vizinea Spoldi Porte Umbriani*, con quella *de Fabris* e con quella *de Bonsegnoribus*. La manutenzione doveva essere fatta sui tratti assegnati della *strata Mediolani*, della *strata per quam itur ad Laudem*, della *strata Vaprii* (solo per la *vizinea Spoldi Porte Umbriani*), e sulla *tota via Vetrus Laudis* (era compito della *vizinea de Fabris*). Interessante per le notazioni topografiche è la descrizione degli oneri di competenza della *vizinea de Bonsegnoribus*. Quest'ultima doveva infatti occuparsi di: *strata Capergnanice, incipiens intra fossatum de Ochis veniens versus Cremam usque ad stratam Laudis per medium Sanctum Sepulcrum et viam qua itur circum Cremam incipiens ad pusterlam Sancti Benedicti usque ad trabuchos quinquaginta, eundo versus Portam Serii et stratam Laudis incipiens ad stratam qua itur circhum Cremam per medium Porte Umbriani*.

Il contenuto del documento riassunto nelle sue linee generali merita però ulteriore approfondimento nei particolari, a cominciare dalla natura delle disposizioni per arrivare alle classificazioni delle strade.

A più riprese ho parlato di "convenzione"⁶ e, per conseguenza, di natura pattizia della normativa. In realtà la definizione dei singoli tratti da assegnare in manutenzione è frutto di un laborioso accordo raggiunto fra i soggetti dei *communia portarum* (*vicinie, loci, communitates*). Ma questo accordo è solo l'espedito tecnico per rendere operative le disposizioni emanate in proposito dal comune di Crema o dal *dominus Mediolani*. Il documento in esame si richiama esplicitamente ad una rubrica degli statuti di Crema⁷ quale base giuridica della convenzione; ma non è difficile immaginare che la stessa norma statutaria codificasse una prassi consolidata nei secoli.

In altri termini, la convenzione intercorre tra i soggetti onerati facenti parte del *commune portae* e ricompresi nell'ambito di competenza giurisdizionale e territoriale dello stesso; ma a loro compete solo contrattare la quota parte, mentre non hanno facoltà di interloquire sull'obbligo generale di manutenzione delle strade, che era stabilito statutariamente e, comunque, dall'autorità centrale, qualunque essa fosse.

Altro punto degno di sottolineatura è la diversità di trattamento ri-

servata alle singole strade. Già più volte ho avuto modo di notare come le manutenzioni competessero ai *communia portarum* sulla base della loro giurisdizione territoriale. Ma vi sono strade che paiono non rispondere a questa regola; così la *strata Vaprii* è affidata per le manutenzioni in via prioritaria al *commune Porte Planenghi* che aveva distribuito l'onere sulle vicinie del Borgo di Porta Pianengo e di S. Michele e sui *loci* di Capralba, Casaletto, Cremosano, Trescore, Quintano, Campisego, Farinate, Pieranica, Torlino e Azzano; ma non meno rilevante era il concorso del *commune Porte Serii* che aveva assegnato il relativo compito ai *loci* di Offanengo, Salvirola, Casale, Ricengo e Bottaiano e a tutte le *vicinie intus Crema*. Inoltre anche i *communia Porte Umbriani et Porte Rivolte* avevano assegnato, rispettivamente, alla *vicinia Spoldi Porte Umbriani* e alla *vicinia de Ternis* il compito di provvedere alla manutenzione di un tratto della *strata Vaprii*. Non è facile individuare una ragione precisa per una simile eccezione. Probabilmente una pluralità di motivi è alla base di questa anomala disciplina e tra questi quasi certamente deve essere compresa l'importanza della via per l'intera comunità cremasca. La *strata Vaprii qua itur Vaylatem* non era considerata un'arteria di utilizzo precipuo, se non esclusivo delle comunità servite, ma piuttosto una strada di interesse generale e pertanto alla sua manutenzione dovevano concorrere tutti i *communia portarum*.

Anche la *strata qua itur circhum Cremam* è di competenza collettiva. Sembra infatti che il solo comune di Porta Pianengo fosse esentato da oneri manutentivi (il documento non ne fa menzione!), mentre gli altri concorrono tutti per la quota assegnata. La causa della disparità di trattamento non è in alcun modo individuabile nella "convenzione" e forse può trovare spiegazione nelle funzioni che la via stessa era chiamata a svolgere e nella peculiarità del territorio di pertinenza della porta stessa. La via di *circha*, oltre a rappresentare una sorta di circonvallazione *ante litteram*, costituiva una sorta di anello sopraelevato formato dalla terra di riporto recuperata nell'escavazione delle fosse che proteggevano la città. Era una strada protetta e rinforzata con palizzate e assolveva anche a compiti militari. Queste ultime finalità erano ancora più evidenti quando i manufatti difensivi in muratura erano limitati alle porte ed alle torri, mentre le cortine erano semplici terrapieni rinforzati con legname (*terragia*).⁸

Il sito antistante Porta Pianengo era paludoso ed ancora nel secolo

XII, all'epoca dell'assedio, non necessitava di particolari difese: bastava l'innalzamento del livello della palude facilmente ottenibile lasciando libero deflusso alle risorgive che circa un secolo prima, secondo la tradizione, erano state convogliate verso il Serio per guadagnare alla coltivazione una plaga molto fertile.⁹ Forse è proprio per questa originaria, probabile, inesistenza di fossato e *circa* nella zona che, successivamente, quando gli stessi manufatti si resero utili anche per la parte settentrionale, il *commune Porte Planenghi* conservò il privilegio dell'esenzione dagli oneri manutentivi nei confronti del tratto di *circa* che attraversava la sua giurisdizione. Mi pare del tutto improbabile, invece, che la *strata qua itur circum Cremam* lasciasse scoperta la zona settentrionale e pertanto fosse ancora incompleta all'epoca della convenzione (1361). Tuttavia agli effetti della presente ricerca la questione non ha rilevanza; importa solo aver segnalato l'anomalia.

Anche per il *commune Porte Umbriani*, la cui convenzione fu definita da Giacomo Ghisolfi e Giordano... nel 1356, possono rilevarsi alcune peculiarità degne di nota. Le strade su cui il *commune* esercita la sua giurisdizione sono la *strata Mediolani*, la *strata qua itur ad Laudem*, la *strata Capergnanice*, un tratto della *strata Vaprii* e la *via Veteris Laudis*. La *strata Mediolani*, che si immetteva sulla *strata Laudis*, era mantenuta in efficienza dalle comunità di Palazzo, Scannabue, Monte, Vaiano, Bagnolo, Chieve, Ombriano *de supra et de subtus* e Capergnanica, cioè dalle componenti del comune di Porta Ombriano esterne alla città. Alle *vicinie de intus Cremam* erano invece affidati i tratti di strada più vicini a Crema. La *strata per quam itur ad Laudem* vedeva l'impegno, rispettivamente, della *vicinea de Bonsignoribus* nel tratto che iniziava *ad stratam qua itur circum Cremam per medium Porte Umbriani usque ad viam Veteris Laudis*, ed infine della *vicinea de Fabris* che si occupava della *tota via Veteris Laudis*. Le indicazioni toponomastiche parrebbero testimoniare modifiche intervenute nel tracciato dell'arteria. Il tratto iniziale (partendo da Crema) è infatti indicato come *strata Laudis* che però sbocca, subito dopo il *termine Umbriani* nella *via Veteris Laudis* cioè nella via per Lodivecchio, evidentemente rimasta immodificata. Con ogni evidenza il collegamento con Lodi (la città attuale, che fu costruita nel sito appositamente scelto dopo la distruzione di Laus Pompeia ad opera dei milanesi nel XII secolo)¹⁰ si avvaleva dell'antico tracciato che collegava Laus Pompeia con i centri della Lombardia orientale. La percorrenza della *via Veteris*

Laudis in territorio cremasco non doveva essere lunga dal momento che l'onere della sua manutenzione gravava su di una sola vicinia quella *de Fabris*, oltretutto non molto estesa, anche se, presumibilmente, composta di famiglie facoltose, come lascerebbe intendere la denominazione (*Faber* infatti non significa "fabbro" ma "orafo, argentiere"; il fabbro ferraio era indicato con il termine *ferrarius*).¹¹ Probabilmente il tratto cremasco andava da poco oltre il "termine" (cippo confinario?) di Ombriano al limite della giurisdizione territoriale di Crema. È tuttavia importante notare proprio questa sopravvivenza terminologica, testimonianza certa di un assetto viario sicuramente anteriore al XII secolo. Non sarà poi sfuggito all'attento lettore di queste note la diversità di terminologia usata nel definire questo tratto di strada. Solo per questo è infatti usato il termine *via*, mentre tutti gli altri sono classificati come *strate*.

Il documento in esame usa entrambi i termini, quasi si trattasse di *endiadi*. Questo vale soprattutto per l'espressione introduttiva delle singole convenzioni: *strate et vie... Porte Planenghi; strate et vie... Porte Serii; vie et strate Porte Umbriani*. Solo per Porta Ripalta si parla esclusivamente di *strate*; in compenso nell'indicazione degli oneri ripartiti tra le vicinie ed i *loci* si parla solo ed esclusivamente di *vie*. Pertanto, anche se non è possibile trarre conclusioni definitive da quanto evidenziato, ritengo che il ricorso all'uno o all'altro termine nel testo della convenzione non sia casuale ma abbia proprio il compito di sottolineare differenze oggettive tra i vari percorsi.

Di ben altra consistenza, ai fini classificatori, è la qualifica di *mastra* che viene data ad una *strata* (*strata mastra, que apelatur strata Offanenghi, per quam itur ad Romanengum*) e ad una *via* (*via mastra per quam itur ad Castrum Leonem*) comprese, rispettivamente, nella giurisdizione del *commune Porte Serii* e del *commune Porte Rivolte*. La qualifica oltre ad indicare, genericamente, l'importanza della strada nel sistema viario cremasco, evidenziava anche le caratteristiche tecniche delle arterie che rientravano in quella categoria. Così nella rubrica *De duobus vel pluribus eligendis ad conciamentum pontium vel viarum* degli Statuti di Crema si precisa che *stratae magistræ intra fossata ipsius non possint esse minoris latitudinis brachiorum duodecim, et alia via vel viazola, quae faciat caput super stratis magistris, non possit esse minoris latitudinis brachiorum septem*. Nelle curve (*in anfractum*) l'ampiezza delle strade doveva essere addirittura doppia rispetto alla minima sopra indicata. An-

che sotto il profilo penale la distinzione aveva rilevanza: chi avesse danneggiato con tagli o escavazioni le strade maestre veniva condannato alla pena di trenta soldi imperiali ed alla remissione in pristino del manufatto; mentre per le altre vie la pena pecuniaria era ridotta alla metà (cfr. Municipalia Cremae - libr. IV, rubrica *De poena fodientis stratas magistras vel vias*). Anche i *fossata* che scorrevano lungo le strade maestre godevano di particolare protezione, essendo assimilati ai *fossata communis Cremae*. Perciò chi avesse osato *explanare* tali fossati veniva assoggettato alla pena di lire 3 imperiali *pro quolibet et qualibet vice et ad restituendum rem in pristinum statum* (cfr. rubrica *De poena explanantis vel mortificantis vias vel fossata*). Anche chi avesse dovuto condurre acqua *per traversum stratarum magistrarum, viarum vel regressum* era obbligato ad adempimenti diversi in relazione al tipo di strade attraversate. Doveva infatti costruire, a sue spese, il ponte per la *scavezatura* fatta; e quest'ultimo doveva essere costruito in pietra per le *stratae magistras* mentre per *viae, viazolaie, regressus* poteva anche essere costruito in legno.

La ripartizione degli oneri manutentivi del 1535

A quasi due secoli di distanza dalla prima "compartizione", quella che viene definita il 2 settembre 1535 si presenta con caratteristiche formali e sostanziali di sicuro interesse. Scompare in essa ogni aspetto pattizio, nè vi si scorgono elementi che ricordino la convenzione. Il provvedimento è infatti deliberato dal Senato di Venezia ed è perciò atto dal governo centrale. E' pur vero che in questi casi l'autorità centrale si limitava ad approvare quanto veniva elaborato in sede locale, apportandovi, se del caso, modifiche, ma anche la proposta spedita da Crema non aveva certamente natura e caratteristiche pattizie. Era un atto autoritativo elaborato dalle massime autorità comunali di concerto col podestà, senza una concertazione con gli organismi territoriali protagonisti della prima "compartizione".

Nessuna rilevanza hanno i *communia portarum*. E la stessa base giurisdizionale, fondamentale nella convenzione trecentesca, qui sembra del tutto abbandonata. Vengono infatti individuate le strade e per ognuna di queste sono indicati i tratti assegnati alle cure delle singole comunità.

Non figurano nel novero degli obbligati alla manutenzione stradale le vicinie cittadine. A carico di queste ultime sono posti i tratti delle medesime arterie compresi tra le mura urbane ed i *capitelli de le taliate*.¹² La prescrizione non è esplicita, ma è facilmente deducibile dalla regolamentazione generale ed anche da alcune notazioni espresse.

Nella assegnazione degli oneri manutentivi della *strada di Camisano*, ad esempio, la comunità di Porta Serio *de fora* ha il compito di provvedere per il tratto che va dal *fossato di Garzite* al *capitello de la taliata*, ma il documento aggiunge *et di dentro del capitello debba conzare le terre contenute di dentro del ditto capitello che non conza altra strada mastra*.

Disposizione analoga si trova ripetuta anche per gli interessati alla strada di Ripalta Vecchia, a conferma di un onere stabilito in altra occasione (con ogni probabilità contemporaneamente alla creazione della *taliata*) ed accettato dagli obbligati.

Il termine *taliata* o *taliatae* nel documento in esame definisce una area di consistente dimensione, che circonda la città e che deve essere mantenuta sgombra da alberi e da altri impedimenti che ostacolano la visibilità; in altri termini, si tratta di un'area di rispetto voluta per finalità difensive, dal momento che assicurava la massima efficacia del fuoco di sbarramento delle artiglierie schierate a difesa della città.

Anche per quanto riguarda una classificazione delle strade il documento offre solo accenni. Incidentalmente si parla di *strade mastre* ma non sono indicate quali siano le arterie comprese nella categoria. In dettaglio le strade prese in esame sono le seguenti:

- 1) Strada di Sergnano, con oneri manutentivi a carico delle comunità di: Gabbiano (sic!) Trezzolasco, Vidolasco, Sergnano, Pianengo, S. Maria della Croce.
- 2) Strada di Camisano, alla cui manutenzione sono tenuti i comuni di: Camisano, Bottaiano, Ricengo, Casale, Porta Serio *de fora*.
- 3) Strada di Cremona, *conzata* da Cremona, Casaletto Vaprio, Azzano, Torlino, Pieranica, Quintano, Trescore.
- 4) Strada di Credera, assegnata a Credera, Zappello, Rubbiano, Rovereto.

- 5) Strada di Rivolta (sic!) Vecchia alla cui *conzatura*, provvedono Ripalta Vecchia, Ripalta Arpina, Madignano.
- 6) Strada di Pandino che vede onerati i comuni di Palazzo Pignano, Scannabue, Monte, Bagnolo, Vaiano.
- 7) Strada di Capergnanica alla quale provvedono Castelletto (sic!) Ceredano e Capergnanica.
- 8) Strada di Laude (sic) assegnata in manutenzione ai comuni di Porta Ombriano, Ombriano e Chieve.
- 9) Strada di Montodeno (sic!) della quale si occupano i comuni di Montodine, Ripalta Guerina, Ripalta Nuova, Moscazzano, Castelnuovo.
- 10) Strada di Offanengo di competenza dei due comuni di Offanengo e di Portico.
- 11) Strada di Izano assegnata a Izano e Soate (Salvirola Cremasca).
- 12) Strada di Capralba mantenuta in efficienza dalle comunità di Capralba, Campisico, Farinate, Campagnola e Vairano.

Questa ripartizione degli oneri resterà in vigore fino al 1772 fatta eccezione per la *strada di Capralba* che nel 1695 vide un nuovo intervento per la assegnazione dei compiti manutentivi. Un'ultima osservazione mi sembra utile e riguarda la *strada di Laude*. È scomparsa, rispetto al documento trecentesco, la distinzione tra Lodi e Lodivecchio, in compenso è descritto con maggior precisione il percorso attraverso le indicazioni dei tratti di competenza: il comune di Porta Ombriano si occupava del tratto "capitello delle taliate – ponte dell'Alchina". Al comune di Ombriano competeva il tratto "ponte dell'Alchina – ponte della Comuna"; la comunità di Chieve aveva l'obbligo di curare la manutenzione del tratto "ponte della Comuna – Coste di Chieve", cioè fino al confine del Cremasco con lo Stato di Milano. Si tratta di un percorso non eccessivamente lungo che giustifica l'affidamento, per uno dei suoi tratti, alle cure di una sola vicinia cittadina contenuto nella convenzione trecentesca.

Il Nuovo piano per l'acconcio delle strade del 1772

È il terzo documento, in ordine di tempo, che si occupa delle strade del Cremasco nell'intento di ripartirne gli oneri tra le varie comunità territoriali. Anche in questo caso le disposizioni hanno carattere autoritativo. Elaborate in sede locale dalle autorità competenti, furono approvate dall'*eccellentissimo Senato con venerate Ducali* del 16 gennaio 1772. Il testo originale era conservato nella cancelleria "Pretoria Prefettizia" ma ne fu fatta copia a stampa a cura di Giacomo Antonio Carcheni, "stampator camerale", il 10 marzo 1772. In mancanza dell'originale, ai nostri giorni non più rinvenibile tra le carte dell'Archivio Storico Civico, è giocoforza utilizzare la copia a stampa, che, probabilmente, è una sintesi del provvedimento originale dal momento che nel titolo si parla significativamente di "Ristretto del nuovo piano di distribuzione per l'acconcio delle strade...". I criteri di fondo ripercorrono quelli stessi della ripartizione del 1535. Nel "nuovo piano" però viene utilizzata una precisa classificazione delle strade e gli oneri a carico delle singole comunità dipendono proprio dalla categoria in cui sono inseriti i singoli assi viari. Le strade prese in considerazione sono le sole vie pubbliche, con esclusione dei *regressus* privati e delle *viae vicinales* di interesse esclusivo, o prevalente, delle singole comunità locali (*vici*). Dal documento non risultano i criteri tassonomici, ma solo la classificazione in: *strade regie*, *strade semiregie* (in realtà una sola strada, quella di Fiesco, è classificata in tal modo), *strade maestre*. Apparentemente non vi è differenza sostanziale tra i vari tipi di strade, ma dalla descrizione dei singoli percorsi risulta chiaro che le strade *maestre* collegavano località ubicate nel Cremasco e non molto distanti tra di loro; mentre le strade *regie* erano state realizzate per collegare centri distanti e, comunque, posti fuori del Cremasco: in questo secondo caso le località intermedie non sempre erano toccate dal tracciato della strada *regia*, ma, più spesso, erano ad esso collegate tramite tratti viari di esclusiva pertinenza delle comunità locali. Ognuna delle strade, indipendentemente dalla categoria di appartenenza, è suddivisa in tratti misurati in trabucchi¹⁴ ed assegnati alle singole comunità per gli interventi manutentivi. La qualifica di *regia* era data a:

- 1) *strada regia di Piranica* (sic!), con oneri a carico di Cremosano, Casaletto Vaprio, Trescore, Torlino, Quintano, Pieranica, Fa-

rinare ed Azzano. Partiva da Porta Ombriano e raggiungeva il "confine di Vailate" con un percorso di trabucchi 3984 pari a m. 11235 c.a. Toccava gli abitati di Cremosano, Quintano e Pieranica, ma avevano sbocco su questa arteria le vie di collegamento con le comunità di Casaletto Vaprio, Trescore, Torlino, Farinate ed Azzano. Oltre Crema, in direzione sud, costituiva suo naturale prolungamento la

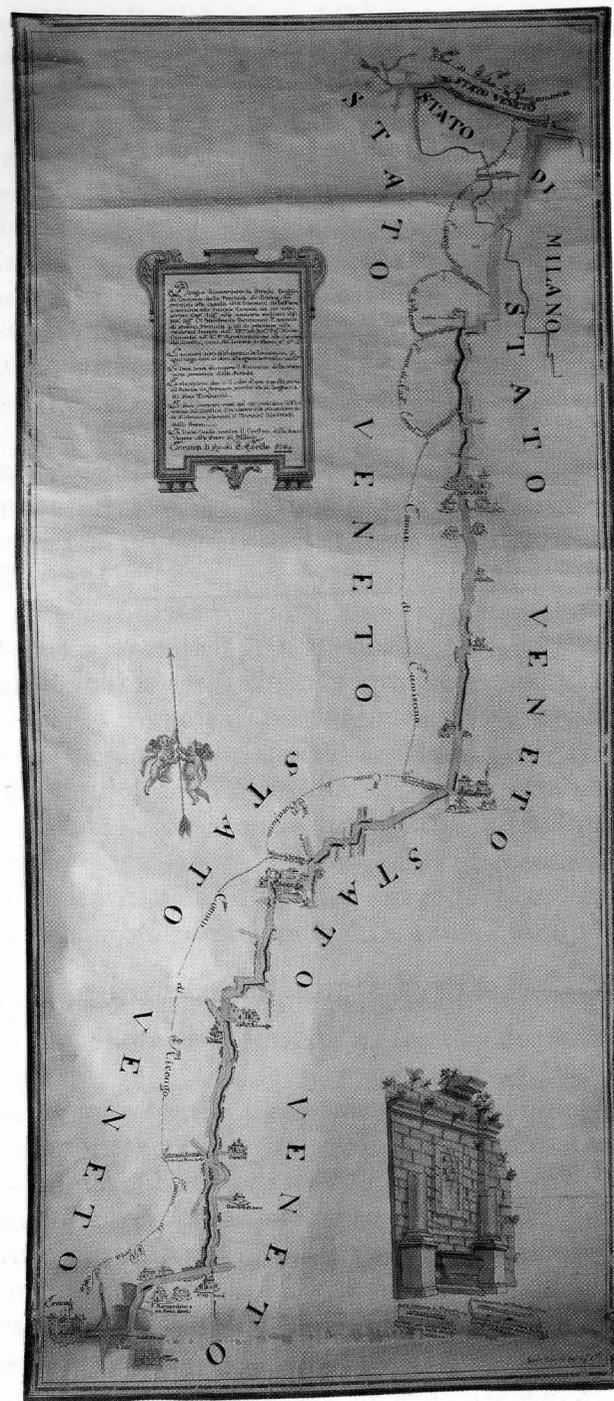
2) *strada regia di Montodine*, a cui provvedevano Ripalta Nuova, Ripalta Guerina, Montodine. Aveva inizio a Porta Serio, "volgendo alla Pesa per la strada nuova"; proseguiva poi fino al "confine verso la Vinzasca", con una percorrenza di trabucchi 4611 pari a m. 13003 c.a.

3) *strada regia di Camisano*, "acconciata" dai comuni di Porta Serio, Ricengo, Bottaiano, Camisano, Casaletto Ceredano, Passerera, Capergnanica, Bolzone. Iniziava alla "cappella di S. Giovanni alla Fiera" e giungeva al confine del territorio di Bergamo costeggiando la sponda sinistra del Serio, con una percorrenza di 5320 trabucchi pari a m. 15002 c.a. Deve considerarsi come suo proseguimento, in direzione sud, la

4) *strada regia di Castelleone*, di competenza di Madignano, Ripalta Vecchia, Ripalta Arpina. Aveva una percorrenza di trabucchi 2684 pari a m. 7569; si dipartiva dal ponte del Serio e proseguiva per Ripalta Vecchia e Ripalta Arpina fino al "confine verso Castelleone". Alla manutenzione dell'arteria era obbligato anche il comune di Madignano, che aveva altresì l'onere di "accomodare la propria strada che dalla sua villa mette capo su questa".

5) *strada regia di Lodi*, accomodata dai comuni di Porta Ombriano, Chieve e Bagnolo. Si dipartiva da porta Ombriano e giungeva al "confine della Benzona", percorrendo una distanza di trabucchi 2422~ pari a m. 6831 c.a. La strada toccava solo il comune di Ombriano, mentre i comuni di Chieve e Bagnolo erano distanti dall'arteria principale, ma collegati ad essa mediante "strade sue proprie" alla cui manutenzione dovevano pure provvedere. Oltre Crema, in direzione est, la strada proseguiva con la

6) *strada regia di Offanengo e Portico* della quale erano onerate le comunità di Offanengo (fino al confine con Romanengo) e di



1. G. Fillaroro. Disegno dimostrativo, la strada reggia di Camisano..., 1784 aprile 19. Crema, Biblioteca Comunale.

Portico. L'arteria iniziava all'"oratorio della Beata Vergine Maria della Pietà" staccandosi dalla strada regia di Camisano, che in quello stesso punto, piegava decisamente a sinistra per raggiungere il castello di Ricengo. Il tratto "Cappella di S. Giovanni alla Fiera - oratorio della Beata Vergine Maria della Pietà" serviva entrambi i percorsi, ma era considerato di pertinenza della strada regia di Camisano. Il tratto cremasco, compreso tra il nominato oratorio ed il confine di Romanengo, misurava 1627 trabucchi pari a m. 4588 c.a.

Sono invece classificate come *maestre* le seguenti:

- a) strada maestra di Moscazzano.
- b) strade maestre del Zappello, Credera, Rovereto con S. Donato, e Cascine di S. Carlo e Rubiano.
- c) strade maestre di Casaletto Ceredano, Passerera, Capergnanica e Bolzone.
- d) strada maestra di Scannabue, Vaiano, Monte, Palazzo, Cassine de' Capri (sic) e de' Gandini.
- e) strada maestra di Capralba, con oneri a carico di Vairano, Campagnola, Campisego, Capralba.
- f) strada maestra di Sergnano, per la cui manutenzione erano impegnati i comuni di Santa Maria della Croce, Pianengo, Sergnano, Trezzolasco.
- g) strada maestra di Casale, Vidolasco e Gabiano.
- h) strada maestra d'Izano e semiregia di Fiesco a cui provvedevano i comuni di Castelnuovo, Porta Serio, Izano e Salvirola.

Nè la convenzione del 1361, nè la ripartizione degli oneri manutentivi del 1535 accennano alla qualifica di *strada regia*; entrambe, sia pure accidentalmente, accennano però a *strade maestre* o *mastre*. Con tale qualifica sono indicate la strada per Castelleone e quella che da Offanengo porta a Romanengo. Nel "nuovo piano" del 1772 queste stesse arterie sono classificate come *regie*: si potrebbe

perciò ipotizzare che anche per le altre strade si sia verificato lo stesso adeguamento. Se ciò fosse provato sarebbe in parte risolto anche il problema dei criteri tassonomici. Ma purtroppo mancano gli elementi necessari per estendere a tutte le strade che portano la qualifica di *regia* gli stessi momenti genetici. D'altra parte resterebbe pur sempre da spiegare il perchè di questa nuova classificazione, nonchè il suo significato. E' difficile pensare che si trattasse di un semplice cambiamento terminologico, senza che allo stesso corrispondesse anche una realtà sostanzialmente diversa. Sicuramente non ci aiutano le disposizioni statutarie, che, come abbiamo già sottolineato, non conoscono questa qualifica; nè ci sovengono altre norme di diritto positivo in grado di far luce in proposito, o, quanto meno, allo stato attuale della ricerca non risultano esservi testi che si occupino della materia. Non resta pertanto che affidarci ad una indagine storica per fornire spiegazioni plausibili; ed è quanto verrà tentato nel corso della ricerca. Prima però di addentrarci nell'indagine storica è opportuno ritornare sul documento del 1772 per alcune osservazioni, non marginali, che risulteranno utili anche nel prosieguo dell'indagine.

Trattando della *strada regia di Lodi* il nostro documento definisce così gli oneri del comune di Porta Ombriano: "il comune di Porta Ombriano principierà fuori della Porta Ombriano, andando verso Lodi per trabucchi n. 493. Ed in quella che volge verso Cremosano principiando alla Pesa per trabucchi 200". Risulta evidente da questa osservazione che la strada regia di Pieranica intersecava quella di Lodi alla Pesa, cioè in un punto esterno alla cerchia cittadina: non aveva pertanto un autonomo ingresso in città.

Altro punto da sottolineare è l'indipendenza degli oneri manutentivi dalla percorrenza delle strade regie. Infatti obbligate alla manutenzione non sono solo le località toccate dalle strade e che, proprio per questo, godevano dei maggiori vantaggi del servizio, ma anche località molto distanti e quindi senza nessun interesse diretto. Così hanno l'onere di mantenere in efficienza la strada regia di Camisano anche i comuni di Casaletto Ceredano, Passerera, Capergnanica e Bolzone i cui territori non erano toccati dalla stessa arteria. Si noti, peraltro, che sulle stesse comunità ricadevano gli oneri manutentivi della relativa "strada maestra" figurante al punto c dell'elenco più sopra riportato.

Qualcosa di analogo si verifica anche a proposito della strada regia di Piranica. Per quest'ultima infatti è meno evidente il distacco tra

necessità; così come non è mai in discussione il diritto di imporre tali prestazioni da parte di chi detiene il potere. Anche in occasione della prima ripartizione degli oneri manutentivi, l'atto, più sopra definito come convenzione, è, sì, frutto di una transazione, ma questa riguarda solo la definizione del quantitativo di prestazioni a carico di singoli soggetti passivi (*communio portarum, vicinia, loci, communitates*), non l'obbligo in sé. In definitiva possiamo affermare che non cambiano né l'essenza dell'obbligo, né la potestà di farlo osservare, o imporlo, e ciò indipendentemente dalle modalità impositive e dalle forme costituzionali.

L'accettazione di questi presupposti, sui quali, peraltro, mi sembra difficile non convenire, giustifica anche l'utilizzo dei dati, che possono ricavarsi dall'esame dei tre documenti, per rispondere ai quesiti riguardanti l'origine delle strade descritte e le vicende che le hanno interessate fino ad una ricostruzione storica, plausibile, del sistema viario cremasco in epoche remote. Ed è quanto mi propongo di fare proprio partendo dalle affermazioni contenute nel "nuovo piano per l'acconcio delle strade..." del 1772.

Strade regie e strada Regina

Ho più sopra sottolineato che il termine *regia* in funzione classificatoria per le strade è usato solo nel documento settecentesco. In precedenza non figura nella normativa settoriale né in quella statutaria.

L'aggettivo viene usato spesso nel linguaggio amministrativo cremasco sei-settecentesco, ma ha un preciso riferimento; indica infatti istituzioni, ministeri, uffici ecc. in qualche modo legati allo Stato di Milano (appunto Stato Regio!). È evidente che questo riferimento non interessa il nostro caso; è infatti chiaro che le strade qualificate *regie* sono strade del territorio cremasco e pertanto sono soggette alla sovranità della Serenissima. Per conseguenza l'accezione in cui è assunto l'aggettivo ha una valenza diversa che deve essere ricercata in altra direzione. G. Rezasco definisce la via regia come "via pubblica principale, fuori di città, mantenuta a spese di tutto lo Stato" mentre la *strada maestra* è, secondo lo stesso autore "quella che conduce diritto da luogo principale ad altro simile". A completamento delle classificazioni viarie il citato autore specifica che la strada pubblica è "quella che è mantenuta dal pubblico e nella qua-

le tutti possono passare; contrario di strada vicinale", che, a sua volta è definita "quella che appartiene ai vicini ed è mantenuta da loro".

In occasione di una controversia insorta, nella seconda metà del XVIII secolo, tra il conte Manfredo Benvenuti di Crema ed il marchese Giambattista Archetti, feudatario di Formigara, a proposito del diritto di passaggio sullo "stradone della Canova" che congiungeva Montodine a Gombito e che a tutti gli effetti, secondo il Benvenuti, doveva considerarsi di proprietà privata, il podestà di Crema, Gerolamo Antonio Pasqualigo (giugno 1779 - ottobre 1780), affrontava la questione delle strade nella relazione inviata al Serenissimo Principe in data 18 marzo 1780.¹⁸

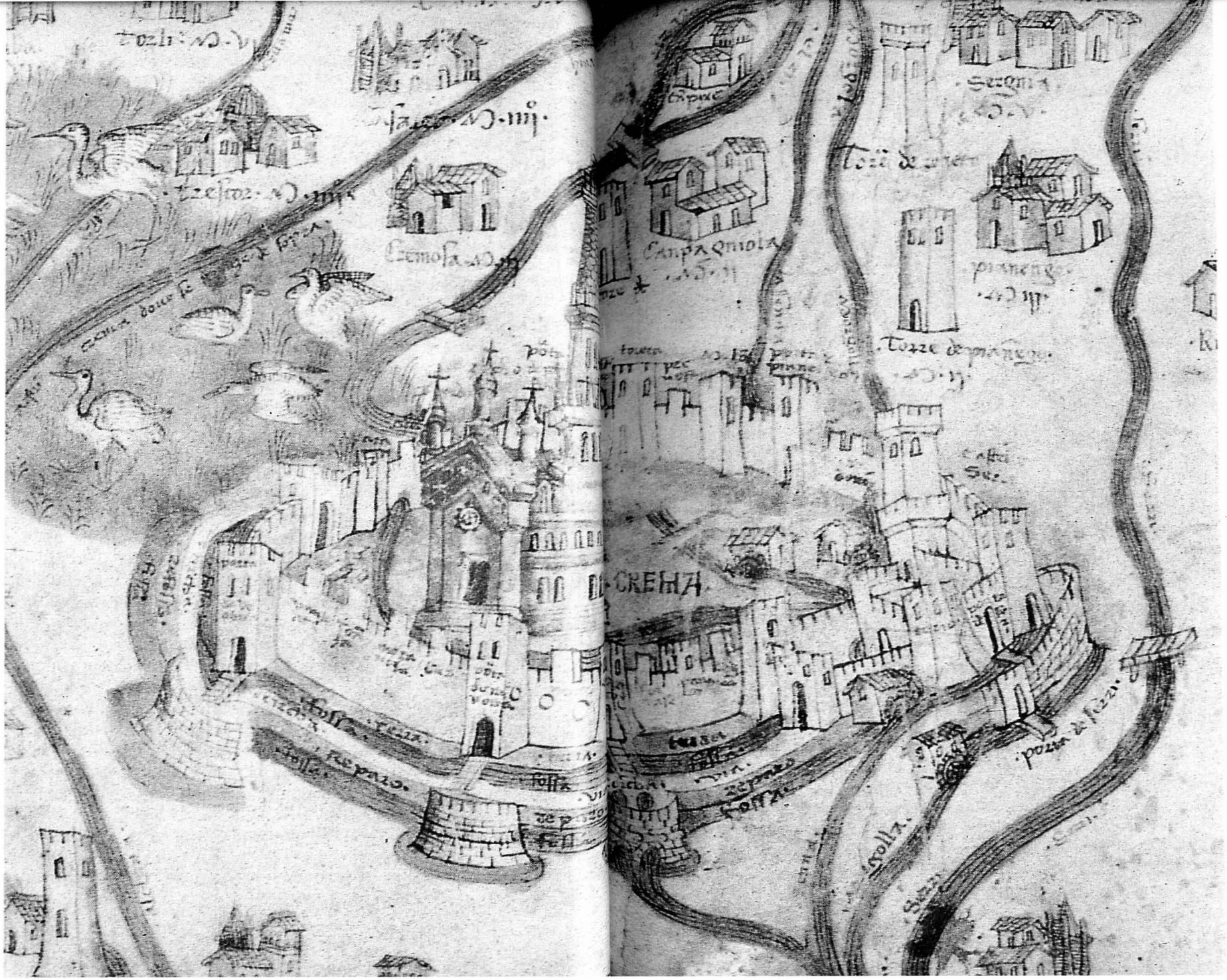
Il podestà doveva dimostrare che la strada in discussione (un tratto rettilineo di circa un miglio) era una strada privata di proprietà del Benvenuti e che, per conseguenza, era in facoltà del proprietario impedirne l'accesso a chiunque voleva. Per farlo addusse i seguenti argomenti:

- a) il suolo su cui era costruita la strada era di proprietà della famiglia Benvenuti che lo aveva acquistato nel secolo precedente;
- b) la strada era stata costruita a proprie spese dal colonnello Mario Benvenuti tra il 1647 ed il 1652;
- c) la strada in questione non figurava tra quelle contemplate dal "piano ossia reparto formato con equa ripartizione dei pesi indispensabili all'acconcio delle strade Reggie e Maestre di questo territorio"; cioè non era nel novero delle strade pubbliche, delle quali soltanto si occupava il "nuovo piano..." del 1772, più volte citato.

In un altro passo della stessa relazione, infatti, si afferma che solo le strade "col titolo di Reggia o Maestra" hanno la "condizione di pubbliche".

Dalle scarse indicazioni contenute nel citato documento è, comunque, possibile enucleare i criteri classificatori delle strade in territorio cremasco nel XVIII secolo. La grande distinzione era tra strade pubbliche e strade private ed aveva riguardo alla loro "condizione" giuridica.

L'assegnazione all'una o all'altra categoria avveniva sulla base dell'appartenenza del suolo su cui era stata tracciata la strada, dell'identità di chi aveva costruito la strada e di chi aveva l'obbligo di provvedere al suo mantenimento. Per conseguenza perché una



strada potesse essere annoverata tra le vie pubbliche doveva essere costruita su suolo pubblico (originariamente pubblico o successivamente dichiarato tale, mediante *publicatio*), da soggetti di diritto pubblico e con oneri manutentivi a carico di enti pubblici, comunità, ecc.

Tra le vie pubbliche sono annoverate le strade regie, le semiregie e le maestre, non vengono annoverate invece le vie vicinali, anche se, dubitativamente, sembrerebbe di doverle classificare tra le pubbliche, con oneri manutentivi a carico delle comunità minori servite. Dal testo della relazione non può essere tratto nessuno spunto per definire le caratteristiche delle strade regie, delle strade maestre e delle strade semiregie.

Il podestà Pasqualigo si limita ad affermare che "regia, semiregia, maestra" sono classificazioni (*titoli*) delle vie pubbliche. In particolare per le vie classificate "regie" non è stato possibile rinvenire nelle fonti coeve elementi che permettano una maggior precisione definitoria. Il fatto poi che questa classificazione risulti essere stata usata solo nell'ultimo, in ordine di tempo, dei provvedimenti assunti in tema di ripartizione degli oneri di manutenzione non agevola certamente la risposta. Vi sono tuttavia elementi che richiamano in maniera suggestiva la disciplina codificata dal diritto romano.

¹⁹ La differenza tra via pubblica e via privata è da Ulpiano (Ulp.68, ad edictum. D. 43, 8, 2, 21) stabilita in questi termini *viam publicam eam esse dicimus, cuius etiam solum publicum est: non enim sicuti in privata via, ita et in publica accepimus: viae privatae solum alienum est....* L'accento cade, quindi, sulla proprietà del suolo sul quale è costruita la strada, stabilendo la correlazione: suolo pubblico - strada pubblica; suolo di proprietà privata - strada privata. Ma il giurista precisa ulteriormente il concetto di appartenenza all'una o all'altra categoria soprattutto in relazione alle *viae vicinales*: (Ulp.68, ad edictum, D. 43, 8, 2, 22) *viarum quaedam publicae sunt, quaedam privatae, quaedam vicinales. Vicinales sunt viae, quae in vicis sunt vel quae in vicos ducunt: has quoque publicas esse quidam dicunt: quod ita verum est, si non ex collatione privatorum hoc iter constitutum est, aliter si ex collatione privatorum reficiatur: nam si ex collatione privatorum reficiatur, non utique privata est: refectio enim idcirco de communi fit, quia usum utilitatem communem habet.* Le *viae vicinales* sono qui presentate da Ulpiano come se fossero un *tertium genus* rispetto alle pubbliche e alle private, proprio perchè le strade che sono dei *vici*, o che ad essi conducono,

possono appartenere all'una o all'altra categoria a seconda di chi ha provveduto alle spese di costruzione, di chi provvede alla manutenzione, di chi le usa. Infatti se la *via vicinalis* è stata costruita a spese non dei privati deve essere considerata pubblica; mentre per quanto riguarda la manutenzione non è sufficiente che la stessa venga fatta a spese dei privati per qualificare privata la strada: la manutenzione deve infatti essere considerata onere collettivo se l'uso della strada è in comune. Anche per le *viae* solitamente considerate *privatae* Ulpiano avverte la necessità di distinzioni e di precisazioni: *Privatae viae dupliciter accipi possunt, vel hae, quae sunt in agris, quibus imposita est servitus, ut ad agrum alterius ducant, vel hae, quae ad agros ducunt, per quas omnibus commeari liceat, in quas exitur de via consulari et sic post illam excipit via, vel iter, vel actus ad villam ducens: has ergo, quae post consularem excipiunt in villas vel in alias colonias ducentes, putem etiam ipsas publicas esse* (Ulp. 68, ad edictum, D. 43, 8, 2, 23).

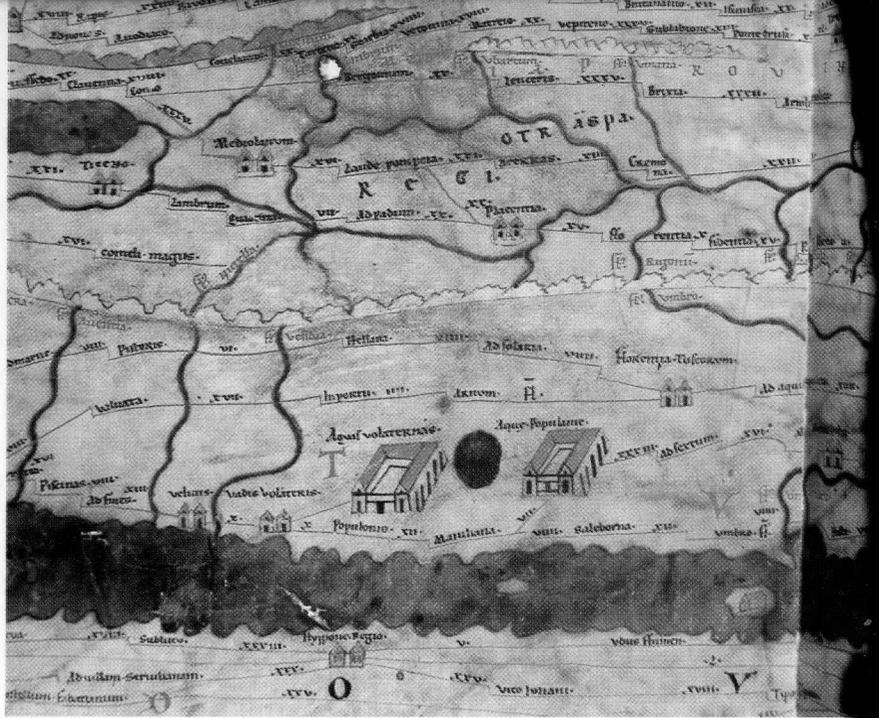
Il punto di partenza in questo caso sono le *viae agrariae* per le quali si distingue tra quelle che collegano tra loro terreni di diversa proprietà, considerate private perchè fondate sull'istituto delle servitù prediali, e quelle che invece, pur conducendo nei campi erano utilizzate da tutti. Queste ultime fungevano da raccordo tra le vie consolari e le *villae* e le *coloniae* (ville di campagna, costruzione rurali ecc.) e, sia pur dubitativamente, il giurista propende a considerarle pubbliche.

Nell'ultimo passo esaminato sono elencati i tre tipi di percorso che sotto il profilo tecnico e di uso venivano presi in considerazione dai gromatici romani: *via*, *actus*, *iter*. Ognuno di essi aveva caratteristiche ben precise e rispondeva a specifici requisiti funzionali:²⁰

a) *via* (da *vehere*=trasportare). Era una *strata* atta al passaggio dei veicoli. La sua carreggiata garantiva l'incrocio o il passaggio affiancato di due carri. La sua larghezza era di almeno otto piedi nei rettilinei (*in porrectum*) e di sedici piedi nelle curve (*in anfractum, id est ubi flexum est*).

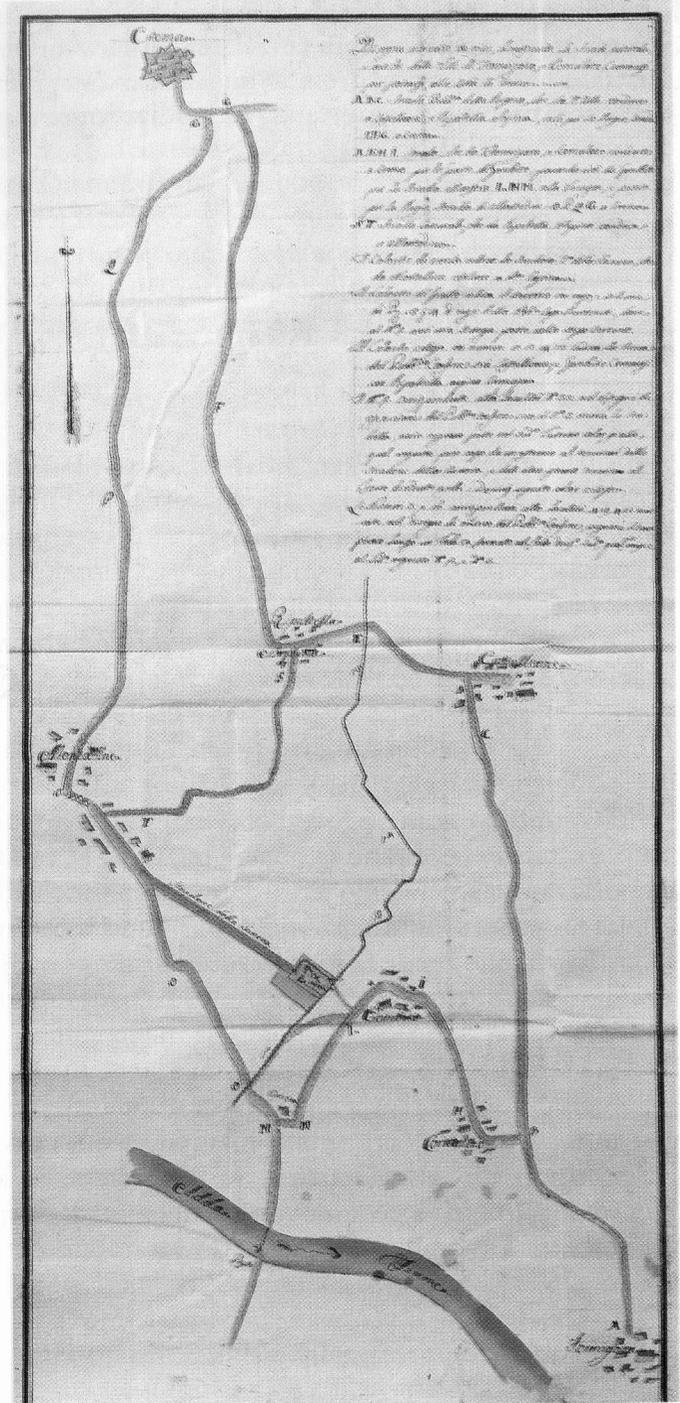
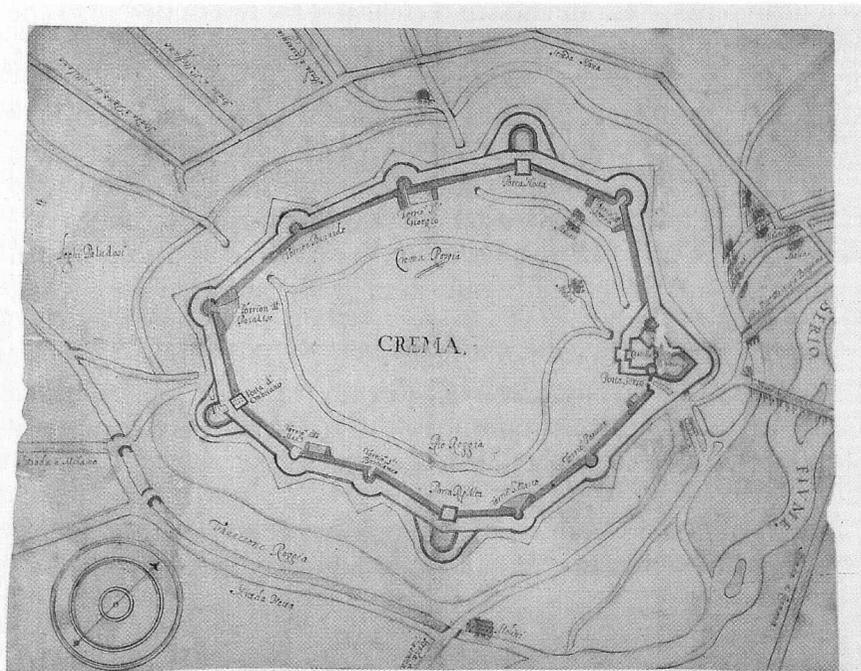
b) *Actus* (da *agere*=condurre). Era un tracciato con larghezza di almeno quattro piedi. Consentiva il transito di animali e di veicoli incolonnati su una sola fila.

c) *Iter* (da *ire*=camminare). Era una strada larga circa due piedi che consentiva il passaggio solo di pedoni, cavalieri e lettighe.²¹



4. Tabula Peutingeriana. Particolare relativo al territorio cremonese e ai suoi fiumi.

5. Anonimo. [Pianta di Crema]. s.d. ma sec. XVII. Crema, Museo Civico. Si noti la indicazione «strada a Zano et a Milano».



6. Le strade regie di Montodine e di Castelleone e la strada Regina. Il rilevamento è forse opera di G.P. Riboli (1780 c.a.). Arch. Dom. Benvenuti, presso Biblioteca di Crema.

All'interno della grande bipartizione in vie pubbliche e vie private erano poi state operate suddivisioni correlate alle varie tipologie ed alle peculiarità di volta in volta prese in considerazione. Per la nostra ricerca assume notevole importanza la suddivisione relativa alle strade pubbliche:

1) *Viae regiae, regales seu basilicae.*

Erano le viae publicae più importanti, costruite e mantenute a spese dello Stato, "sans préjudice des charges et prestations des villes et des riverains".²²

Corrispondono alle βασιλικαὶ ὁδοί della viabilità greca.

2) *Viae consulares - Viae praetoriae.*

Il titolo deriva dalla carica rivestita dal magistrato (*consul* o *praetor*) che le aveva fatte costruire.

Viae publicae (dette anche *ordinariae* o *viae vulgares*) costruite su suolo demaniale (dello Stato o delle città), il cui uso è di tutti.

3) *Viae militares.*

Erano costruite per le necessità della difesa e delle comunicazioni strategiche. Erano in genere tratti brevi, non molto curati, che portavano al mare, alle città, ai fiumi pubblici, alle altre vie militari. La non conformità ai canoni applicati nella costruzione delle altre vie pubbliche rendeva inutilizzabili queste strade per il servizio postale (*cursus publicus*).

4) *Viae vicinales, vicinae, paganicae.*

Erano vie di raccordo tra le strade più importanti o collegavano borgate rurali (*vici*). Il loro mantenimento competeva ai *vici* ed ai proprietari frontisti. Circa la loro appartenenza alla categoria delle *viae publicae* è però doveroso richiamare le precisazioni di Ulpiano testè esaminate.

5) *Viae urbanae o viae vici.*

Sono le strade comprese nella viabilità urbana ed in quella dei villaggi.

In questa suddivisione delle vie pubbliche in vigore nella teoria e nella pratica viabilistica romana, troviamo al primo posto proprio le *viae regiae* così denominate per la loro importanza e caratterizzate dal fatto che erano state costruite ed erano mantenute dallo Stato a prescindere dagli oneri gravanti sulle città e sui proprietari frontisti. Da questa definizione non si discosta molto quella, già riportata, del Rezasco. Anche quest'ultimo autore attesta un uso antico della terminologia e dell'accezione, ricordandone l'uso nelle lettere di S. Bernardino da Siena (sec. XV).

Nella normativa e nel linguaggio amministrativo cremaschi il termine *strada regia* appare solo nel più volte citato "Nuovo ordine..." del 1772.

Ma a questo punto è doveroso domandarci se la terminologia sia solo frutto di una rielaborazione, dotta, della dottrina romanistica, o se non sia piuttosto l'applicazione di una definizione della viabilità romana ad una realtà locale avente caratteristiche analoghe. Molto probabile è invece l'ipotesi che si tratti di sopravvivenza terminologica non registrata dalle fonti scritte, che solo in epoca tarda viene adottata nei documenti ufficiali. Una risposta al quesito, anche se soltanto ipotetica, potrà venire attraverso l'esame di altri documenti e soprattutto attraverso un uso attento ed appropriato dei risultati conseguiti dalle diverse discipline.

Prima però di chiudere questo paragrafo mi sembra opportuno soffermare ancora l'attenzione su un altro possibile significato dell'aggettivo *regio* e cioè quello di "che pertiene all'autorità del re o che ne discende; che è di diritto regale"²³ o anche "che si trova sotto il diretto dominio del re (senza essere sottoposto a poteri feudali, godendo quindi di particolari autonomie, franchigie e immunità). In questa particolare accezione l'aggettivo starebbe ad indicare uno di quei diritti spettanti alla corona, che Federico Barbarossa aveva solennemente rivendicato nella dieta di Roncaglia (1158) ed elencato nella *constitutio de regalibus*²⁴ Tra questi infatti figurano le *viae publicae* delle quali viene per tal modo ribadita l'indeclinabilità della destinazione all'uso pubblico.

E proprio queste caratteristiche potrebbero spiegare la sopravvivenza di strade nate in epoca romana, nonostante le sopravvenute temperie politiche, ed i profondi cambiamenti delle condizioni sociali ed economiche.

Un ultimo punto resta da affrontare e riguarda la *via Regina*. Troviamo questa denominazione sulla carta allegata alla già citata rela-



zione del podestà G. Pasqualigo: designa un tratto di strada che risale l'Adda lungo la sponda sinistra idrografica del fiume passando per Formigara, Cornaletto, Gombito dove procede fino a Ripalta Arpina dove incontra la strada regia di Castelleone di cui già abbiamo trattato. Probabilmente può essere ripetuto per l'appellativo *Regina* quanto abbiamo detto per l'appellativo *regia*. Va tuttavia notato che con questo appellativo è designata una strada che da Como raggiungeva Coira e l'alta valle del Reno e del Danubio.²⁵ Tale arteria, ricordata dagli antichi itinerari, è ancora riconoscibile per lunghi tratti lungo la sponda occidentale del Lario. Aveva funzioni militari e strategiche a protezione dei traffici per via d'acqua. I documenti medievali la ricordano come "strada Regina". E' probabile che il tratto più sopra citato abbia la stessa origine e possa perciò considerarsi come parte terminale di un percorso che dalle Alpi raggiungeva il Po costeggiando il Lario e proseguendo lungo l'Adda. Ma anche questo argomento verrà affrontato fra poco, dopo aver acquisito ulteriori elementi probatori.

Il contesto territoriale.

È assiomatico stabilire una relazione diretta tra le strade ed il territorio che attraversano: queste sono infatti costruite in funzione di quello. La plaga servita dalle strade regie sopra descritte è il Cremasco, denominato nelle carte medioevali: *Insula Fulcherii*.²⁶ È un territorio caratterizzato dalla abbondanza di acque sotto forma di fiumi, risorgive, paludi, acquitrini, canali di irrigazione: elementi che hanno contribuito in misura rilevante alla sua formazione ed alle sue trasformazioni, e che hanno condizionato lo sviluppo civile, economico e sociale della sua popolazione.

Benigno Peri,²⁷ genovese di nascita, venuto a Crema in età giovanile per entrare a far parte della neonata Osservanza Agostiniana di Lombardia, che proprio a Crema aveva avuto principio nel 1439, fu positivamente colpito da questa peculiarità al punto da annotarla, entusiasta, nel racconto dei *primordia* della nuova congregazione religiosa: "*quis iam Creme naturales delitias, quis agrorum ubertatem, quis fluvios, rivulos, fontes digne satis enuntiet, a quibus sibi aliisque circumstis civitatibus emergit affluentia?*". L'acqua risulta essere, da questa concisa notazione, l'elemento che maggiormente caratterizzava l'intero territorio, attraversato da *fluvii* e da *rivuli* e

ricco di *fontes*.

Fiumi, rogge, fontanili formavano (e formano) quella intricata rete di canali che non poteva non stupire il forestiero che visitava il Cremasco.

È pur vero che l'opera dell'uomo ha contribuito in misura rilevante alla canalizzazione e pertanto questo particolare fenomeno di trasformazione ambientale è datato, o, almeno, databile, ma *flumina*, *fontes*, *lacus* da cui hanno origine le singole derivazioni hanno, da sempre, costituito, e costituiscono tuttora, l'elemento caratterizzante il nostro territorio: peculiarità, questa, sottolineata dalla sua denominazione riportata nelle carte medievali.

*Insula*²⁸ infatti ha il significato di territorio delimitato dalla confluenza di due fiumi, nel nostro caso rappresentati dall'Adda e dal Serio, che nell'XI secolo si immetteva nell'Adda all'altezza di Piz-zighettone.

Era zona di confine tra i *municipia* di *Bergomum* e di Cremona e le tracce della centuriazione ancora ben visibili ne indicano l'appartenenza al primo, di cui costituiva il limite meridionale.

La *pertica* bergomense si spingeva infatti fino alla confluenza degli antichi corsi del Serio (attuale Serio Morto) e dell'Adda e comprendeva anche i territori di Madignano, Izano, Offanengo, Romanengo e Soncino. Gli studi sulla centuriazione hanno evidenziato il ruolo svolto dalle operazioni dei gromatici nella trasformazione del paesaggio soprattutto di pianura attraverso la capacità di promuovere insediamenti, che in genere sorgono lungo i cardini e i decumani o al loro incrocio. La stessa Crema non si sottrae alla regola dal momento che il suo nucleo più antico sorgeva lungo il cardine coincidente col Ghirlo²⁹ (corrispondeva all'attuale via Cavour e ad un tratto di via Matteotti).

P. L. Tozzi³⁰ osserva anche che "non sembra da escludere un rapporto tra alcune "isole" nettamente individuabili per chiarezza di tracce nel grande disegno della centuriazione (Crema, Romano, area fra Brembo e Adda) e un *pagus* o alcuni *vici* importanti". È, in ultima analisi, un'area già ben delineata fin dall'età romana, area di confine tra i due *municipia* di Bergamo e di Cremona che però ha, a sua volta, elementi corografici in grado di isolarla all'interno del territorio municipale. Il fatto stesso che in essa le tracce della centuriazione siano così nette ed individuabili, accentua la sua identità, dal momento che le operazioni dei gromatici, tendenzialmente dirette ad un trattamento uniforme dell'intero territorio municipale,

hanno, qui, sortito un effetto così marcato e duraturo.

Bisogna tenere altresì presente che la romanizzazione del territorio bergamasco non avvenne per conquista, nè per sottomissione dei vinti o per deduzione di colonia, ma solo per lenta e progressiva penetrazione della civiltà romana. Sono perciò da escludere sommovimenti sostanziali della popolazione ed è da ritenersi probabile che un popolamento diffuso della pianura sia stato realizzato in età romana in dipendenza delle operazioni di bonifica conseguenti o concomitanti alla centuriazione.

Per quanto attiene alla condizione giuridica del suolo non penso di essere molto distante dal vero affermando che l'*ager publicus* doveva ricoprire ampie estensioni, sia per le caratteristiche naturali della zona (boschi, paludi, acquitrini), sia anche per alcune situazioni che le fonti lasciano intuire. Così è, ad esempio, per gli insediamenti di stirpi barbariche che sono testimoniati dalla toponomastica, da reperti archeologici, da fonti narrative, o per le assegnazioni di porzioni di suolo pubblico ai veterani.

Forse appartiene a questo tipo di stanziamenti quel *Forum Iutun-torum* (o *Iuguntorum*, ma che dovrebbe leggersi verosimilmente come *Forum Iutungorum*³¹) che nella geografia tolemaica è collocato in una località non meglio precisata tra Bergamo e Brescia³². Se si accetta la lettura proposta da L. Cracco Ruggini saremmo in presenza di un insediamento di Iutungi, stirpe germanica affine agli Alamanni, dei quali erano confederati: insediamento precoce, anteriore di circa un secolo alle scorrerie che i due gruppi svevi fecero nel 270 d.C. raggiungendo la Puglia, dopo aver sconfitto Aureliano a Piacenza. Qualunque sia l'attendibilità che si intende attribuire all'ipotesi, è certo, comunque, che il fenomeno degli stanziamenti barbarici sul suolo dell'impero e sullo stesso suolo italico (e più precisamente nell'Italia settentrionale) era iniziato precocemente e rapidamente aveva preso campo. *Foederati* (mercenari alleati) o *dediticii*, (popoli che si erano arresi a discrezione) furono impiegati nell'esercito per combattere altri barbari, ma anche *conlocati* con le loro famiglie nei campi delle province di confine ed anche in Italia a partire dal periodo delle guerre marcomanniche (168/175 d.c.) sotto l'imperatore Marco Aurelio (n. Roma 121 - m. Vienna 180 d.C.). Sia i *conlocati* sia gli *inquilini* furono immessi in zone spopolate e che richiedevano opere di bonifica, bisognose, ad un tempo, di coltivatori e di difensori. Come nota acutamente L. Cracco Ruggini "le esigenze economiche della "terra senza uomini" accanto a quel-

le dell'"esercito senza uomini", balzavano ora in primo piano, coniugandosi alle aspirazioni degli "uomini senza terra"³³. Di stanziamenti di *inquilini* si ha notizia certa per l'esperimento, dall'esito infelice, dell'immissione di gruppi di Marcomanni sulle terre paludose del Ravennate, ma non è da escludere che altre famiglie o gruppi parentali avessero ripopolato le terre devastate tra Oderzo e Verona.

D'altra parte tutta l'Italia del nord svolgeva con sempre maggiore continuità la funzione di approntare risorse per gli eserciti operanti lungo il Reno o il Danubio. A partire dal III secolo e fino all'inizio del V si diffusero nelle province dell'Impero e nell'Italia centro-settentrionale stanziamenti di *Laeti* e di *Gentiles*. Si trattava di gruppi etnici compatti ai quali veniva garantito il possesso ereditario, inalienabile ed immune da tributi di terre pubbliche in località strategicamente significative. Erano organizzati con uno statuto loro proprio, sotto il controllo di un apposito *praefectus* o *praepositus*, a sua volta dipendente dal comandante in capo della fanteria (*magister militum praesentialis a parte peditum*)³⁴.

Avevano l'onere delle prestazioni militari a protezione del *limes* o di postazioni strategiche. Se per gli *inquilini* era preminente la funzione della bonifica e del recupero delle terre incolte, per i *Laeti* e i *Gentiles* le funzioni militari (spesso erano limitate alla polizia delle strade di maggiore importanza) erano quelle di gran lunga prevalenti. Alle 15 *praefecturae* elencate dalla *Notitia Dignitatum* altre debbono, senza dubbio, essere aggiunte sulla base delle risultanze toponomastiche ed archeologiche.

In particolare, per la nostra zona, le fonti segnalano stanziamenti di *Laeti* o di *Gentiles* lungo la Postumia a Cremona e a Piacenza, lungo la strada per le Gallie a Lodi (*Laus Pompeia*) e a Pavia. Ma non credo siano da trascurarsi anche gli indizi ricavabili dalla toponomastica. Izano e Salvirola³⁵, ad esempio, richiamano proprio il fenomeno degli insediamenti limitanei. Izano figura nei documenti medievali come *Zosanum* da cui non è difficile risalire alla matrice greco-bizantina *γλωσσάνος* (termine tecnico per indicare coloro che nelle formazioni militari parlavano una lingua diversa espressione della loro origine etnica). Salvirola Cremasca ha la denominazione di *Suave* termine da mettersi in relazione con *Suevi*, che spesso ricorre negli elenchi degli stanziamenti limitanei. Nè può essere dimenticato il fatto che il territorio cremasco è conosciuto come *Insula Fulcherii*³⁶ cioè "Isola di o del Fulcherio". Del primo termine già abbiamo visto, per il secondo invece è necessario precisare

che il significato etimologico del termine è "capo del popolo (in armi)", forse, "capo del distaccamento militare" (*φοῦλκον* = piccolo distaccamento militare).

Fulcherius è però una locuzione entrata ben presto nell'uso onomastico. Già nell'VIII secolo è impiegato come nome di persona e quindi, nel nostro caso, non è corretto utilizzarlo a dimostrazione della situazione adombrata dal significato etimologico. Infatti il primo documento in cui si parla di *Insula Fulcherii* è dell'XI secolo (forse del 1040)³⁷, quando ormai l'impiego nell'onomastica era molto diffuso. Tuttavia resta piuttosto difficile pensare che un territorio delle dimensioni e delle caratteristiche di quello cremasco potesse essere identificato come pertinenza di una persona (tale infatti è il valore del genitivo!). Più plausibile e invece riferire la denominazione alla funzione principale svolta dal territorio (funzione militare) ed alla autorità ad essa preposta. La stessa tradizione³⁸, peraltro frutto di fantasia, circa la fondazione di Crema, troverebbe qui ben altro fondamento!

Mi sembra comunque che i pochi indizi raccolti consentano di affermare che il territorio cremasco ha conosciuto una profonda romanizzazione, come dimostrano le tracce evidenti della centuriazione, è stato interessato dalla organizzazione limitanea di età tardo imperiale, ed era in parte costituito da suolo fiscale. Alcuni eventi di portata e rilevanza non solo locale, concorsero alla probabile organizzazione territoriale sopra delineata, o, almeno, la facilitarono. Tra i più significativi possono essere indicati i seguenti:

a) Adriano (117/138) introduce stabilmente nell'esercito corpi barbarici di arcieri a cavallo e dà vita ad una amplissima organizzazione di *numeri*.

b) Gallieno (260/268), nel 260, affronta e vince nei pressi di Milano gli Alamanni, una tribù sveva. Ma soprattutto mette in atto un sistema basato su acquartieramenti di milizie, in gran parte barbariche, nelle principali città dell'Italia settentrionale (Milano, Verona, Aquileia).

Si trattava di unità di cavalleria in grado di spostarsi rapidamente ovunque si presentasse il pericolo.

c) Gallieno muore nel 268, ad opera di alcuni ufficiali, proprio mentre assedia Milano, dove si era rifugiato Aureolo, il comandante ribelle della sua cavalleria.

d) Nel 270 Alamanni e Iutungi, valicate le Alpi, arrivano fino in Puglia, battendo Aureliano a Piacenza. Vengono successivamente sconfitti a Fano e a Pavia e respinti verso le terre di partenza.

f) 286-402. Milano diventa capitale dell'impero romano

g) 402. Stilicone batte sull'Adda i Visigoti di Alarico.

h) 476. Deposizione di Romolo Augustolo ad opera di Odoacre, dopo che i *foederati* barbari accampati a Milano e Pavia (Eruli, Sciri, Turcilingi, Rugi, Sarmati, Alani) si erano sollevati contro Oreste (catturato a Piacenza e poi decapitato).

i) 11 agosto 490. Odoacre, che aveva riconquistato Cremona e Milano, è battuto sull'Adda dalle truppe di Teodorico.

Il periodo medievale: l'Insula Fulcherii

Anche i documenti medievali relativi all'*Insula Fulcherii* offrono conferme a quanto siamo venuti dicendo, ad iniziare dal *praeceptum auctoritatis*³⁹ di Enrico III a favore del vescovo di Cremona Ubaldo.

Solennemente il re (l'atto è anteriore alla sua incoronazione imperiale avvenuta nel 1046) afferma: "*Totum predictum districtum de Insula Fulcherii, sicut tenuit Bonifacius, pretaxate Cremonensi ecclesie concedimus et perhemniter donamus atque investimus et in ecclesie ius et dominium omnino transfundimus ac ad habendum et tenendum delegamus, totius potestatis contradictione remota*". Il *praeceptum* non fornisce indicazioni circa l'estensione territoriale dell'*Insula Fulcherii*, ma non per questo è meno importante ai fini della nostra ricerca.

Intanto vi si parla di *districtus de Insula Fulcherii* ed è evidente che nel termine *districtus* è insito anche il concetto di ambito territoriale, sia che lo si intenda come *territorium feudi* o, più limitatamente, come "*tractus in quo dominus vassallos et tenentes suos distringere potest: iustitiae exercendae in eo tractu facultatas*". In effetti nella richiesta del vescovo Ubaldo non figurava nessuna pretesa territoriale. Il territorio era un qualcosa di ben conosciuto e la cui estensione era un dato di fatto.

Oggetto del trasferimento era una *summa* di diritti e di poteri pari a quella che aveva avuto in precedenza Bonifacio di Canossa. Con ogni evidenza siamo in presenza di un territorio che ha già una sua marcata identità sotto il profilo fisico, politico, ed amministrativo. Era una segmentazione del comitato bergomense e quasi certamente era stato portato in dote al potente marchese dalla prima moglie, Richilda, figlia di Gisalberto II della famiglia comitale bergomense. L'atteggiamento ostile di Bonifacio verso Enrico III ed il brusco cambiamento della linea politica fino ad allora seguita (da filoimperiale ad antimperiale) sotto l'influenza della seconda moglie Beatrice di Lotaringia, contraria al sovrano, gli erano costati la perdita del *districtum de Insula Fulcherii*.⁴¹

La vicenda si inquadra perfettamente nello stereotipo feudale: la inosservanza degli obblighi da parte del *vassus*, aveva provocato la giusta reazione del *Senior*, che lo aveva privato del *beneficium*. Ma proprio questo meccanismo, che viene attivato in maniera quasi automatica, evidenzia sul territorio in esame, dove erano in corso bonifica e dissodamento di terreni, la persistenza di diritti signorili, di regimi pubblicistici e di terre fiscali.

I Gisalbertini possedevano generalmente le corti, i villaggi ed i castelli con tutte le terre e i diritti signorili, soprattutto a Ombriano, Offanengo, Vailate, Farinate, Cremosano, Camisano, Bottaiano, Torlino.

Anche su Crema avevano diritti signorili, ma non possedevano la totalità delle terre; ebbero però notevole influenza sul processo di sviluppo del castello che stava rapidamente acquistando importanza nei confronti delle circostanti entità territoriali.

I diplomi successivi confermano questa interpretazione, a cominciare da quello di Matilde di Canossa, la figlia di Bonifacio, a favore della Chiesa di Cremona, datato 1 gennaio 1098. In esso la "gran contessa", che nel frattempo era rientrata nella titolarità di quel *districtum* che il padre aveva perduto⁴², investiva Goffredo da Bellusco, Moricio e Cremosiano Aldioni, rappresentanti della Chiesa cremonese e del comune cittadino, *de toto comitato Izole Fulkerii, omnia et ex omnibus quantum ad suprascriptam comitissam pertinet de ipso comitatu in integrum, nomine beneficium*. Le prerogative trasferite alla Chiesa e al comune di Cremona erano quelle comitali e di esse venivano investiti i due soggetti pubblici *in integram, nomine beneficium*. Quello che nel *praeceptum* era, genericamente, qualificato *districtum* nel secondo documento diventa *comitatus*, preci-

sando meglio natura e consistenza di quei diritti che pertinevano al *publicum*. È ad ogni modo evidente che si trattava sempre di diritti la cui disponibilità seguiva in pieno le regole del diritto feudale.

Le vicende del secolo successivo, ed in particolare quelle seguite alla rifortificazione di Crema (1185) confermano, se pur ve ne fosse bisogno, quanto sopra affermato. L'*instrumentum finis, refutationis, pacis et fidelitatis* giurato dai consoli di Cremona in data 8 giugno 1186 contiene l'esplicita *refutationem eidem domino imperatori nominative de castro Creme et eius pertinenciis et Insula Fulcherii*, unitamente all'impegno secondo il quale *omnia privilegia et scripta que imperator eis dedit de Crema et Insula Fulcherii in manibus domini imperatoris resignabunt*.⁴³ La rinuncia dei rappresentanti del comune di Cremona aveva ad oggetto quei soli diritti (feudali), che al comune stesso erano stati concessi con i privilegi imperiali del 1162⁴⁴, e pertanto escludeva espressamente *si quas possessiones vel aliquod ius Ecclesia Cremonensis vel aliqua alia persona privata Cremonensium vel eius districtum in Crema vel Insula Fulcherii iuste habet* ed in tal caso *quiete habeat et debitam et consuetam iusticiam curie et Imperio faciat*. La separazione tra i diritti oggetto delle concessioni imperiali e tutti gli altri, spettanti alla Chiesa e/o ai privati, è qui nettamente delineata, a conferma di una realtà che vedeva convivere su uno stesso ambito territoriale situazioni giuridiche diversificate, sia per contenuti sia per origine, ma che potevano dar luogo ad equivoci in parte dovuti al convergere di diritti diversi in unico titolare, persona fisica o giuridica. Federico Barbarossa d'altra parte, aveva un'idea ben precisa della natura dei diritti che l'impero aveva, e quindi poteva concedere, sul nostro territorio. Per bocca del legato imperiale, Guglielmo da Acqui, nella *cartula iudicati* del 13, 21 ottobre 1188⁴⁵ si afferma senza mezzi termini *credit dominus Guilielmus, et verum est, quod Insula Fulcherii cum omnibus suis pertinenciis est regalia*.

Costituivano la *regalia* i seguenti luoghi *Azanum, Torlinum, Palacium, Mons, Vallianum, Bagnolum, Cleuum utrumque, Placianum salvo iure (L)audensium quod habent in Placiano, Capregnanega, Credaria, Rovoretum, Moscacianum, Sanctus Laurentius et Sanctus Andreas et totum hoc quod est extra fossatum et suburbium Creme*. Il contenuto delle *regalia* è specificato subito dopo; questa infatti consisteva in ciò che *in dictis locis habuit et tenuit dominus imperator per suos nuncios* e cioè: *mediatem tocuis vini et de terris militum quartum, de ceteris vero tercium, et plenam iurisdictionem et hono-*

rem plenum et districtum, scilicet fodrum, placita, banna, erbaticum, escaticum, tansas, malgas, cacias, piscaciones, venaciones, silvas omnes et cetera plenarie que pertinent ad honorem et districtum. Tutto questo l'imperatore *habuit et tenuit post destructionem Creme; et hodie habet et possidet predicta*.

Erano affermazioni perentorie e circostanziate, di fronte alle quali i Cremaschi, che pure avevano intentato causa, vantando pretese sulla stessa circoscrizione territoriale, non seppero opporre nessuna valida ragione, al punto che nell'incontro del 21 ottobre, a Pavia, si videro costretti a rinunciare ad ogni pretesa.

La somma dei diritti e delle prerogative sovrane sul territorio appena descritto (e si tratta solo di una parte del territorio cremasco) è di per sé significativa, ma non lo è meno il fatto che l'imperatore provveda *per suos nuncios* all'esercizio degli stessi, escludendo rapporti feudali. Praticamente si trattava di esercizio diretto, senza alcun ricorso alla formula del *ministerium-beneficium*.

La *cartula iudicati* del 1188 definisce *regalia* l'intera *Insula Fulcherii*, formata da un gruppo di *vici* sui quali l'imperatore esercita *per suos nuncios* le prerogative sovrane e dai quali pretende le prestazioni fiscali. Questi ultimi non abbracciano l'intero territorio cremasco quale viene descritto nel diploma concesso da Enrico IV ai Cremonesi (1192 marzo 5, Hagenau).⁴⁶

Nello *scriptum donationis, concessionis et confirmationis* l'intero territorio sul quale Crema vantava i diritti richiesti dal comune di Cremona era diviso in quattro parti: *ultra Serium; citra Serium versus Cremonam; loca in Insula Fulkerii constituta; Vaure*. Ed i *loca in Insula Fulkerii constituta* sono praticamente gli stessi della *cartula iudicati*, quindi viene ribadito che, almeno per il secolo XII, la qualifica è riferita solo ad una parte del territorio cremasco.⁴⁷

La fascia di territorio così denominata è di volta in volta qualificata come: *districtum comitatus* e *regalia*. In una *cartula venditionis*, stesa a Ripalta Arpina⁴⁸ il 28 luglio 1021, Raimburga, la moglie del venditore, Guido del fu Ranieri, acconsente alla vendita di terreni posti nelle località di *Cisiano* ed *Ambreciate* in territorio di Arzago. Alla vendita è presente il conte palatino e del comitato bergomense, Arduino, che conferma, attraverso la *notitia* la libera decisione di Raimburga di consentire alla vendita di fondi; e questo perchè sui beni che stavano per essere alienati vantava i diritti che le erano stati assegnati dal marito *per cartulam de morgincap*.

I beni non erano solo quelli nominati nella *cartula venditionis* del

1021 ma comprendevano anche quote (1/4) delle case e degli altri beni immobili di proprietà di Guido nei territori di Montodine, Moscazzano, Gombito, Vinzasca e Ripalta Arpina, come risulta dalla *cartula iudicati et ordinationis* dell'agosto 1051.

Nel primo dei due documenti esaminati i due coniugi, in ottemperanza alle disposizioni della *lex Langobardorum*, secondo la quale vivono, acquisiscono anche la *notitia Arduini comitis palatii et istius comitatu Pergomensis, in cuius iuditiaria nunc esse videntur*. La località in cui abitavano i venditori era Ripalta Arpina e questo *vicus* figura nell'elenco dei *loca in Insula Fulkerii constituta*; ne deriva che la zona comprendente Ripalta Arpina (ma anche Gombito, Vinzasca, Montodine e Moscazzano) era una *giudicaria* del comitato bergomense: che è quanto dire che l'Insula Fulcherii era una *iuditiaria*.

Il sistema delle comunicazioni: le vie d'acqua

Da quanto siamo venuti esponendo sul contesto ambientale risulta abbastanza plausibile l'ipotesi di stanziamenti limitanei su di esso, soprattutto nel periodo in cui Milano fu capitale dell'impero romano. Esigenze logistiche, strategiche ed economiche ne postulano la presenza o quanto meno la rendono plausibile. Indizi, ritrovamenti, tracce toponomastiche danno credibilità all'ipotesi. Tra gli elementi caratterizzanti il Cremasco abbiamo messo al primo posto l'acqua per i motivi già esposti, ma non meno importanti nell'economia del nostro territorio sono le funzioni viarie svolte da fiumi, risorgive e rogge che lo solcano. Ovviamente l'affermazione va riferita all'epoca tardo imperiale ed a quella medievale! Sono documentate per tali epoche condizioni climatiche (abbassamento della temperatura, alta piovosità), che sicuramente avevano resi navigabili corsi d'acqua, attualmente sottoalimentati⁵⁰. Il ricorso alle vie d'acqua per traffici locali, per trasporto di truppe e salmerie, per trasportare merci e collegare centri distanti era non solo conveniente ma anche sicuro e rapido.

L'uso delle vie d'acqua anche per finalità strategiche è testimoniato dalle battaglie combattute sull'Adda nel V secolo.⁵¹

Passaggio di truppe, trasporto di armi e vettovaglie facevano parte dell'uso abituale del fiume. Plinio il Vecchio (*Naturalis Historia* III, 119) afferma che le navigazioni lungo il Po nel I secolo d.C. si

spingeva fino ad *Augusta Taurinorum* (Torino), collegando questa città con le località del delta del Po e con quelle lagunari. Fonti itinerarie e letterarie individuano o almeno consentono di ricostruire i percorsi maggiormente frequentati quali la linea di navigazione del lago di Como, il "cursus publicus" tra *Ticinum* (Pavia) e Ravenna, la navigazione endolagunare nell'area del delta padano. Il *cursus publicus* lungo il Po è sicuramente documentato per il tratto Pavia-Ravenna: il servizio toccava parti fluviali importanti quali Cremona, *Brixellum*, *Hostilia*. Anche molti affluenti del Po erano navigabili ed attraverso questi era possibile collegare col mare Adriatico i laghi di cui erano emissari. Il Ticino dava accesso al *Verbanus* (Lago Maggiore); attraverso l'Adda si raggiungevano i laghi di Olginate, Lecco e il lago di Como, quindi, attraverso la Mera, Chiavenna. Da qui percorsi terrestri, superando il passo dello Spluga (*Cuneus Aureus*), raggiungevano *Curia Raetorum* (Coira) e *Brigantium* (Bregenz). L'Adda era pertanto un'eccezionalmente importante idrovia che collegava l'Europa centrale al Mediterraneo. L'Oglio era percorso dalle navi che trasportavano merci da e per *Bergomum* e *Brixia*.

A Cremona il porto fluviale assolveva a funzioni commerciali assieme a non meno importanti funzioni strategiche e militari. Il grande campo trincerato (la *Cataulada*)⁵² destinato ad accogliere reparti mobili in transito e guarnigioni fisse era un punto di riferimento costante per i movimenti di truppe nel periodo tardo antico. Ma non erano solo i fiumi maggiori ed i laghi a costituire la rete idroviaria, anche i corsi d'acqua minori erano utilizzati per la navigazione: identiche infatti erano le esigenze da soddisfare ed identici erano i vantaggi che sarebbero derivati dai trasporti fluviali.

Testimonianze in merito si hanno attraverso le fonti medievali ed anche da documenti più recenti.

Per il nostro territorio mi sembra utile ricordare, a titolo di esempio, il caso della Cremonella, detta anche Antico Rodano ed identificata con la *Agazina* delle più antiche carte medievali⁵³. Il *flumen* aveva origine da risorgive scaturenti in territorio di Camisano, attraversava tutto il territorio cremonese e, raggiunta Cremona, separava il nucleo originario dal grande accampamento sorto in età tardo imperiale⁵⁴. Le profonde modificazioni operate sull'assetto naturale del sistema idrico da parte del comune di Cremona interessarono anche questo corso d'acqua minore (ne è indice significativo

la stessa vicenda onomastica!) ma non ne alterarono le caratteristiche di idrovia: gli statuti di Cremona del 1339⁵⁵ stabilivano particolari esenzioni per gli abitanti di Romanengo in riconoscimento dell'onere, che gli stessi avevano, di custodire il passo dell'Agazina⁵⁶. A conforto della tesi, qui sostenuta, che il corso d'acqua fosse utilizzato per il trasporto di merci da e per il porto padano di Cremona stanno anche i numerosi reperti, sporadici, restituiti dal territorio di Camisano, dove si trova il *caput aquae*. Sono "pezzi" di provenienza disparata, rinvenuti casualmente a seguito di lavori stagionali di aratura e la cui presenza nel terreno non pare legata ad insediamenti residenziali⁵⁷.

Anche il Serio era percorso da natanti da Crema alla foce. Il collegamento di Crema con Venezia per via fluviale è testimoniato dai documenti d'archivio ancora nel XVIII secolo: le merci risalivano il Po e l'Adda, quindi, trasbordate su altri natanti, il Serio. Precise disposizioni del Consiglio Generale di Crema miravano a garantire la navigazione nei tratti di percorrenza intra murana della roggia Crema stabilendo la misura minima della luce dei "volti" che valicavano il corso d'acqua, sia determinando la larghezza dell'alveo che i concessionari di licenza dovevano garantire nel momento in cui si accingevano a costruire nuove opere lungo le rive⁵⁸.

Le fonti sono tarde, ma non vi è dubbio che la navigazione sul Serio e sui corsi d'acqua minori interessanti la città di Crema fosse regolarmente praticata anche in epoche remote. Non pochi indizi lasciano intendere non solo l'esistenza, ma anche la rilevanza di tale uso dei corsi d'acqua. Si pensi, ad esempio, alle "torrette" volute, secondo la tradizione raccolta da Pietro da Terno, da Federico Barbarossa a protezione della "via del padule", ma anche del passaggio della roggia Crema. I lavori di ristrutturazione dell'istituto S. Luigi in via Bottesini hanno infatti messo in luce il punto di attacco delle catene di sbarramento che impedivano l'ingresso in città ai natanti non autorizzati.

La stessa durata dell'assedio del 1159/1160 (oltre sei mesi) non si giustifica se non ricorrendo all'ipotesi di rifornimenti ed aiuti che giungevano con regolarità agli assediati attraverso le vie d'acqua (palude e suoi emissari, forse il Serio, alcune risorgive). Le fonti coeve non accennano esplicitamente alla navigazione, ma il ruolo giocato dalle acque nella difesa della città e la loro quantità non lasciano dubbi in proposito.

Il sistema delle comunicazioni: i percorsi terrestri

Le vie d'acqua, percorse da *naves amnicae*, erano un completamente dalla rete di comunicazioni formata dai percorsi terrestri ed insieme costituivano un sistema integrato perfettamente funzionale. Le due grandi arterie, la via Gallica⁵⁹ e la via Postumia, che collegavano Aquileia, rispettivamente, con Milano e la Gallia e con Cremona e Genova non toccavano il nostro territorio, ma scorrevano, rispettivamente, a nord e a sud di esso. La via Postumia aveva perso molta della sua importanza con lo spostarsi su *Mediolanum* del centro gravitazionale dei collegamenti della viabilità transalpina e dei traffici fluvio-lacuali. Il collegamento con Bergamo-Brescia-Verona era probabilmente attivato fino dalla seconda metà dal I secolo d.C. e testimoniava lo spostarsi del baricentro degli interessi economici verso nodi stradali che meglio rispondevano alle esigenze poste dall'intensificarsi dei rapporti con le province transalpine. Se anche le due arterie non toccavano il nostro territorio, è però logico pensare che dovevano esistere collegamenti tra il Cremasco ed i principali centri toccati da entrambe.⁶⁰

Pierluigi Tozzi ipotizza due percorsi per collegare *Bergomum* con il territorio cremonese, entrambi passanti per Crema: uno toccava Mozzanica, Sergnano, Pianengo, Crema; l'altro passava per Treviglio, Vailate, Pieranica Cremosano. L'area interamente centuriata e la frequenza di abitati tra Adda e Oglio postulavano, secondo il citato autore, vie di collegamento tra la zona meridionale del *municipium* e Bergamo. Una terza via, passante anch'essa per Crema, collegava *Laus Pompeia* (Lodivecchio) con *Brixia*, consentendo uno sbocco diretto sulla via Emilia per i traffici provenienti dalla capitale dei Cenomani.

A quanto ipotizzato dal Tozzi penso debbano aggiungersi alcuni itinerari, mentre per altri ritengo debbano farsi precisazioni o aggiunte. Ritengo infatti che vi sia una stretta correlazione tra le "strade regie" descritte nel "nuovo ordine..." del 1772 e le vie che attraversavano il Cremasco in epoca tardo romana e medievale: cosa che non ho mancato di sottolineare nel corso di questa ricerca e che cercherò di provare con ulteriori elementi.

Tra via Gallica e via Postumia un raccordo importante era rappresentato da una strada che correva sulla sponda sinistra dell'Adda, riportata già nella Tabula Peutingeriana⁶². In questo "atlante stradale", sulla sinistra del fiume *Ubartum* (da identificarsi con l'Adda) è

segnata una strada che congiunge il punto di confluenza di un suo affluente (che potrebbe essere il Brembo) ad *Acerrae* (Pizzighettone). Di tale strada hanno trovato tracce sul terreno, che permettono di ricostruirne il percorso, P. L. Tozzi e V. Ferrari⁶³. Entrambi gli studiosi parlano di una via che congiungeva direttamente Milano a Cremona e non menzionano la Tabula Peutingeriana, probabilmente ritenendo poco significativo il breve tratto viario segnato.

"In particolare, afferma P. L. Tozzi⁶⁴, il collegamento di Milano con Cremona presenta nitidamente un duplice tracciato: l'uno sulla riva destra dell'Adda fino a Pizzighettone, l'altro corre prevalentemente sulla riva sinistra. Se i terminali delle due vie sono gli stessi, i percorsi con tracciati diversi interessano e servono aree diverse. Il primo, più antico, potrebbe ripetere nell'impostazione generale una pista gallica, del III secolo a. C., il secondo pare recenziore, anche se entrambi funzionano poi a lungo insieme". Pur ammettendo che la strada in questione potesse avere, attraverso diramazioni, anche collegamenti con Milano, ritengo che la sua funzione principale fosse quella di collegare l'area padana con il nord transalpino. Era il tratto terminale di quell'itinerario, a cui ho già accennato più volte, che raggiungeva Coira e Bregenz. "Un esempio interessante di sviluppo delle comunicazioni in età tardoantica - afferma G. Sena Chiesa⁶⁵ - è quello della strada Regina sulla sponda orientale (sic!) del lago di Como. Si tratta di un itinerario che, duplicando la via d'acqua Adda/Lario, venne a creare, nel IV sec. il più importante sistema di collegamento della Padania con il nord transalpino, accanto all'asse trasversale Aquileia-Mediolanum-Aosta".

Anche il tratto fluviale, al pari di quello che correva sulla sponda occidentale del Lario, è indicato nel XVIII secolo come "strada Regina"⁶⁶. Probabilmente il percorso metteva capo nella strada che collegava *Comum* con *Bergomum*, strada sicuramente esistita ma di incerto percorso e che ha lasciato tracce più consistenti per il tratto Como Lecco Olginate⁶⁷. A conferma dell'ipotesi che la strada segnata sulla Tabula Peutingeriana coprisse il tratto da Pizzighettone alla confluenza del Brembo, può ricordarsi che il ponte che supera questo fiume ad Almenno S. Salvatore era chiamato significativamente "ponte della Regina"⁶⁸. Le analogie tra questo percorso e quello lacuale non si fermano certamente alla identità di designazione toponomastica, ma sono da ricercarsi anche nelle finalità di entrambi. Non vi sono dubbi sulle funzioni militari e strategiche assolte dalla arteria nel suo percorso abduano. Sintomatica è la pre-

senza di microtoponimi quali "Filassi" e "Filassetti" dall'inequivocabile richiamo alle postazioni difensive impiantate lungo le strade strategicamente importanti; ma anche le notizie di battaglie combattute sull'Adda sono una conferma delle funzioni militari assolte da questa via: ricordo la vittoria di Stilicone sui Visigoti del 401, o quella, ricordata dall'Anonimo Valesiano, di Teodorico su Odoacre, del 490. Deve essere sottolineato, a proposito di quest'ultima battaglia, che Odoacre, dopo averla riconquistata, aveva in Cremona la base operativa per il tentativo di strappare a Teodorico le principali città del nord dell'Italia. Da Cremona mosse anche in occasione della sfortunata spedizione conclusasi con lo scontro dell'11 agosto; quasi certamente a Cremona fece ritorno precipitosamente dopo la disfatta, per imbarcarsi e raggiungere al più presto il suo sicuro rifugio ravennate. Risultano evidenti anche da questi pochi esempi la rilevanza strategica della strada che costeggiava l'Adda e l'importanza del porto fluviale di Cremona sia come approdo per il transito delle merci, sia come base per i movimenti di truppe. Anche se l'episodio preso in considerazione accadde quando ormai la sede imperiale era stata trasferita da tempo (dal 407) a Ravenna, non pare si possa dubitare che il descritto percorso fosse stato utilizzato nel periodo in cui Milano era capitale dell'impero romano (286-402 d.C.): lo richiedono ragioni strategiche, commerciali ed economiche.

D'altra parte la sua importanza nel sistema viario centro padano è evidenziata anche dalle arterie che la interessavano o ad essa mettevano capo. A Canonica d'Adda (*Pons Aureoli*) o in altra località vicina intersecava la via Gallica che da Aquileia passando per Brescia, Bergamo, Milano, Vercelli, Aosta, Gran S. Bernardo (*Alpis Poenina*), Piccolo S. Bernardo (*Alpis Graia*) collegava i Balcani con le Gallie; non lontano da Lodi (attuale) incrociava la *Laus Pompeia-Brixia* passante per Crema; all'altezza di Montodine incontrava la strada che da *Bergomum*, sempre passando per Crema, era diretta a Piacenza con attraversamento dell'Adda alla Vinzasca mediante un traghetto; ad essa infine faceva capo la strada che da *Bergomum* era diretta ad *Acerrae* e da qui a Cremona: probabilmente l'incrocio tra le due strade avveniva all'altezza di Ripalta Arpina, almeno stando alla carta allegata alla più volte citata relazione del podestà Pasqualigo.

Non vi è dubbio che questo importante asse viario, che garantiva i collegamenti tra l'area padana ed i centri transalpini, rivestisse vita-

le rilevanza anche per il territorio cremasco e che in esso si immettessero le principali arterie del sistema viario locale. In modo particolare, in coincidenza col ruolo esercitato da Milano, sede imperiale, erano aumentati gli stanziamenti militari e, per conseguenza, gli impianti logistici e produttivi: le fabbriche d'armi, ad esempio, di Cremona (scudi), di Mantova (corazze), di Pavia (archi) o le manifatture di tessuti attive a Milano.

Era altresì aumentata la domanda di prodotti agricoli per il vettovagliamento delle truppe: non è certo insignificante l'appartenenza del nostro territorio alla diocesi denominata *Italia annonaria*. Tale denominazione è infatti legata all'introduzione dell'annona, cioè della tassa che assicurava il mantenimento della corte e delle formazioni militari nell'Italia settentrionale. Di qui la necessità di avvalersi di strade che assicurassero rapidità di spostamenti e garantissero sicurezza ai trasporti. Inoltre le merci che risalivano il Po o quelle che da nord o da occidente raggiungevano l'Adriatico erano indispensabili per l'economia dell'epoca tardo antica ed alto medievale: si pensi all'utilità di un alimento comune quale il sale, o all'impiego delle preziose spezie, alla domanda di prodotti di lusso o a quella, più diffusa, di legname, di laterizi, di oggetti d'uso quotidiano. Questa situazione comportava, a sua volta, la necessità di mantenere in efficienza non solo le principali vie terrestri e d'acqua, ma anche quelle, di interesse prevalentemente regionale o locale, che alle prime mettevano capo. In questa seconda categoria penso debbano essere inserite le strade regie del territorio cremasco. Queste ultime avevano sicuramente un'importanza che oltrepassava i confini locali, dati i collegamenti che garantivano. Rispondevano inoltre in misura adeguata ai bisogni dei territori serviti sia pure nel variare delle condizioni politiche e sociali e nei cambiamenti degli assetti territoriali. Alcune strutture, quali i porti o i traghetti, erano ancora in funzione nel secolo XVIII (a dimostrazione della sopravvivenza dei percorsi che ad esse mettevano capo⁷⁰). Caratteristica comune a tutte era quella di transitare per Crema, qualunque fosse il collegamento da ciascuna garantito. Non vi sono dubbi che fossero vie pubbliche e che, perciò rientrassero tra quegli *iura regalia* che, con tanta forza, Federico Barbarossa aveva rivendicato all'impero nella Dieta di Roncaglia del 1158.

Nell'elenco esemplificativo contenuto nella *constitutio de regalibus* (Libri Feudorum II, 56) tra le cosiddette regalie minori sono esplicitamente nominate le *viae publicae*, che, per conseguenza, debbo-

no essere considerate di pertinenza del pubblico demanio⁷¹. Nonostante la concezione patrimoniale dei poteri e dei diritti sovrani, derivata dagli ornamenti feudali, è fuor di dubbio che anche per le *viae publicae* sia rimasta la destinazione indeclinabile all'uso pubblico e che proprio questa peculiarità abbia contribuito alla loro sopravvivenza durante l'alto medioevo e fino alle soglie dell'età contemporanea. È d'altronde poco verosimile ascrivere ad iniziative dei re longobardi o degli imperatori del Sacro Romano Impero la costruzione di strade con le caratteristiche indicate: generalmente si registrano trascuratezza e progressivo abbandono della rete stradale romana⁷². Il venir meno delle condizioni che avevano reso necessaria la creazione del sistema dei collegamenti viari tra i vari centri dell'impero, aveva reso superfluo il mantenimento di strutture costose ed ormai sottoutilizzate. Restavano in efficienza ed acquistavano importanza quei percorsi idroviari e terrestri che collegavano i nuovi centri del potere politico, economico e commerciale: non più le grandi percorrenze, ma tragitti più brevi, con caratteristiche spiccatamente regionali. Anche le indicazioni di natura toponomastica, epigrafica o archeologica, per quanto non numerose, fanno propendere per una origine tardo imperiale delle strade regie del territorio cremasco o almeno per un loro *passaggio di categoria*. Ma di tutto questo sarà dato conto nell'esame dei singoli itinerari. È tuttavia utile un confronto dei dati già emersi nel corso della trattazione con le caratteristiche generali riscontrabili nella grande viabilità romana. Le caratteristiche di quest'ultima⁷³ si possono infatti riassumere come segue:

- a) le vie pubbliche romane erano tracciate con particolare riguardo alle esigenze strategiche;
- b) ove le caratteristiche del terreno lo permettevano si preferivano percorsi rettilinei sia per ragioni di sicurezza, sia anche per la maggior facilità di costruzione dei singoli tratti in quanto bastava allargare le vie campestri già tracciate al momento della delimitazione o della centuriazione dei terreni;
- c) la tendenza a tracciare le strade in rettilineo mal tollerava deviazioni per servire centri, anche importanti, attraverso le vie di grande comunicazione: tali centri venivano collegati alla strada di grande comunicazione mediante strade laterali che si innestavano

sulla prima, di norma, ad angolo retto o con raccordi a raggio molto piccolo (erano le *viae vicinales* di cui si è occupato Ulpiano nel passo sopra riportato).

Tali peculiarità trovano una singolare (e non casuale) rispondenza nelle "strade regie" del nostro territorio. L'arteria più importante, la *Ticinum - Laus Pompeia - Brixia*, analogamente a quella che passava più a nord, la Milano - Bergamo - Brescia, attraversava il territorio in senso longitudinale e nel tratto da Tormo a Crema il tracciato, oltrechè rettilineo, era allineato col decumano: caratteristica sostanzialmente mantenuta anche nella percorrenza ad est di Crema.

Anche le altre due strade, con direzione approssimativa nord-sud, presentano analoghe caratteristiche, almeno nei tratti di percorrenza non condizionati dai percorsi fluviali o da paludi. Nella Bergamo-Piacenza il tratto da Treviglio a Trescore Cremasco era tracciato in corrispondenza del cardine, mentre a sud di Crema, dopo uno scostamento iniziale imputabile alle condizioni del terreno, il tracciato stradale riprendeva, da Ripalta Cremasca, l'allineamento col cardine passante per Crema lungo le vie Cavour-Matteotti. Altrettanto non può dirsi per la percorrenza in territorio cremasco della *Bergomum-Acerrae/Cremona*, condizionata com'era dalla morfologia della valle fluviale. È questa strada probabilmente la più antica, rappresentando l'evoluzione di un precedente percorso gallico: lo testimoniano i ritrovamenti di reperti dell'età del bronzo in diverse località servite da questa arteria.

I collegamenti con le località circostanti le strade regie richiamano quelli sopra descritti per la viabilità romana. Sono già stati segnalati nella descrizione dei singoli tratti, ma un esame della cartografia storica del territorio li evidenzia in maniera inequivocabile. Da questo tipo di documentazione risulta altresì che i collegamenti non erano limitati alle località vicine, ma spesso venivano prolungati fino a mettere in relazione tra loro arterie principali aventi direzioni diverse.

Ne abbiamo visto un esempio a proposito della "strada regia di Pieranica".

Il suo tracciato seguiva il cardine della centuriazione del *municipium bergomense* ad eccezione del tratto Trescore Cremasco - Crema, dove la strada cambiava direzione, passando dall'iniziale Nord Est - Sud Ovest, alla nuova Nord Ovest - Sud Est. Il cambiamento

era imposto dalle condizioni ambientali dal momento che proprio in questo punto il tracciato lambiva il lato orientale del Moso. Meno accentuato per Cremona, sicuro per Quintano e Pieranica, molto marcato per Trescore e Casaletto Vaprio è il collegamento con la strada regia: nessuna delle località nominate (fatta forse eccezione per Cremona) era attraversata dall'arteria principale, ma ognuna di loro vi accedeva attraverso una via vicinale. Nel caso di Pieranica la via vicinale non era limitata al tratto che andava dalla via pubblica al *vicus* ma proseguiva fino ad Azzano con oneri mantentivi a carico di entrambe le comunità. L'espressione usata nel "nuovo piano..." del 1772 fa pensare che la strada vicinale terminasse ad Azzano e che quindi segnasse solo l'esito finale di un processo di progressivo abbandono di un percorso caduto in disuso. Solo nel secolo precedente (il XVII) una pianta di Crema, anonima e senza data, conservata al Museo Civico di Crema, descrivendo gli inizi delle strade che si dipartivano dalla città, usa per quella che sarà poi chiamata "strada regia di Pieranica", la indicazione "strada a Zano et a Milano", dove "Zano" sta per Azzano. Il cartografo evidentemente non si preoccupava della qualifica nè della denominazione ufficiale della strada (ammesso che ci fosse!), ma si limitava ad indicare la destinazione verso cui veniva convogliato il traffico commerciale che utilizzava questo percorso. Pertanto la strada che alla fine del XVIII secolo terminava ad Azzano, aveva nei secoli precedenti una percorrenza maggiore dal momento che doveva raggiungere una strada per Milano ed assicurare il collegamento tra le due arterie, quasi certamente passando per Arzago d'Adda e Casirate. È difficile stabilire se tale collegamento possa ricondursi all'epoca della ipotizzata nascita della strada regia, o se, come ritengo più probabile, sia frutto di una successiva evoluzione del sistema viario; è certo, comunque, che almeno nel XII secolo un notevole volume di traffico commerciale tra Crema e Milano passava per Azzano, Arzago d'Adda, Casirate, Cassano d'Adda. Non si spiegherebbe altrimenti il patto stipulato il 18 settembre 1193⁷⁴ tra il comune di Cremona e gli *homines* di Casirate, nell'ambito di una strategia della *societas* antimilanese intesa a colpire gli interessi commerciali della metropoli lombarda e ad isolarla, impedendole l'accesso ai mercati più importanti.

Il comune di Cremona offriva la propria *fidantia* mentre gli *homines Caxerathi* si impegnavano a staccarsi dall'orbita milanese e ad interrompere i rapporti commerciali con Crema: *non dabunt mer-*

catum aliquod cremensibus, neque suum recipient. La clausola però deve intendersi come diretta a colpire l'intero volume di traffico commerciale tra Crema e Milano, passante per Casirate, perchè l'interscambio tra Crema e Casirate non era certo di entità tale da meritare un intervento diretto, e rischioso, da parte del comune di Cremona.

Ma il tema dei cambiamenti delle correnti di traffico e, per conseguenza, dei percorsi ci porterebbe troppo lontano dall'assunto iniziale ed è quindi necessario continuare nella ricerca delle tracce che giustificano, o almeno rendano plausibile, l'ipotesi più sopra avanzata in merito all'origine delle strade regie.

Lungo il percorso della Laus Pompeia-Brixia sono segnalati ben due toponimi *Pilastrello* che testimoniano la probabile presenza di milari romani uno di essi, posto alla periferia di Crema, potrebbe proprio indicare la distanza dell'antico insediamento. Anche se nelle vicinanze di Brescia, ma pur sempre sulla via che da *Brixia*, per *Laus Pompeia*, conduceva a *Ticinum* un miliario di Massenzio è stato rinvenuto nel 1971⁷⁶.

A Bagnolo Cremasco, in località imprecisata, è stata rinvenuta, nel 1864, l'epigrafe di Quarto Vigellione, figlio di Terzo (C.I.L. V, 4188). Il *cognomen* pare sia *Naeuius*, ben documentato nella zona che qui ci interessa⁷⁷. Tombe tardo romane sono state trovate a Offanengo, Ticengo, Romanengo. L'importanza dell'arteria non venne meno neanche in epoca altomedievale. Lo dimostrano i ritrovamenti (sepulture longobarde di Offanengo), le testimonianze toponomastiche, la presenza di possedimenti delle grandi famiglie feudali e, soprattutto, la documentata presenza di pertinenze del monastero pavese di S. Pietro in Ciel d'oro fondato da Liutprando. Beni del cenobio sono elencati ancora nel 1159 in un diploma federiciano di conferma e sono localizzati a Bagnolo Cremasco, Capergnanica, Offanengo, Salvirola, Ticengo, tutte località finite alla Brescia-Lodi-Pavia. Altri possedimenti erano invece ubicati in territorio di Ripalta Arpina, Montodine, Moscazzano, Prada, Credera, Piazzano, località sorte lungo il tracciato della strada Regina o nelle immediate vicinanze dello stesso. L'ultima pertinenza era a Ripalta Vecchia, quindi sulla strada regia di Castelleone⁷⁸.

Significativa inoltre l'esistenza in Offanengo di una chiesa dedicata a S. Pietro in Ciel d'oro attestata ancora alla fine del XVI secolo. Non è il caso di soffermarci in questa sede sull'argomento, tra l'altro approfondito e ben sviluppato in una ricerca di Maria Verga

Bandirali. E' tuttavia utile sottolineare l'importanza della presenza del monastero pavese agli effetti della nostra ricerca. L'organizzazione viaria romana che poteva contare su una efficiente rete di *stationes* e di *mansiones* era stata abbandonata a seguito dell'invasione longobardica. "Le sostituivano i monasteri, punti di appoggio nelle vie, nelle campagne, nelle località di attraversamento di fiumi, nei valichi alpini. Molti di essi dedicati a S. Cristoforo esplicavano proprio tale funzione al passaggio dei fiumi..."⁷⁹. Pur non volendo caricare di eccessivo peso questa circostanza, mi sembra però che dalla stessa possa venire quanto meno una conferma degli altri indizi raccolti.

Per la strada regia che da Bergamo, passando per Treviglio e Crema, si dirigeva verso Piacenza o almeno al porto fluviale della Vinzasca, tracciata secondo l'orientamento dei cardini della centuriazione bergomense, mi sembra utile ricordare il toponimo Quintano, che potrebbe essere riconducibile, più che ad un prediale romano, ad un cardine quintano, o *quintarius*, (cioè uno di quelli che portavano i numeri 5, 10, 15 ecc. a partire dal centro). Cardini e decumani quintani erano infatti vere e proprie strade di transito.

Trescore, situato a ridosso dell'ampia curva imposta alla strada dalle condizioni ambientali (la strada lambiva la zona paludosa del Moso!), ha restituito a più riprese reperti e vestigia riconducibili alla tarda romanità. Di particolare interesse, è la notizia, riportata da A. Zavaglio⁸⁰, relativa all'occasionale rinvenimento di manufatti di una certa consistenza nelle immediate vicinanze del paese, unitamente ad un buon numero di monete della tarda età imperiale. Le opere murarie scoperte, stando alla descrizione dello storico testè ricordato, fanno pensare ad una fortificazione, mentre le monete convalidano l'ipotesi di uno stretto legame, anche cronologico, tra l'insediamento e la vicina strada regia.

Ancora una volta è forte il richiamo al periodo in cui Milano fu capitale dell'impero romano, o come momento genetico della strada e dell'insediamento, o, quanto meno come periodo coincidente con un sensibile aumento dell'importanza e dell'uso della stessa arteria. La strada proseguiva lungo la riva del Moso taccando Cremosano, del quale si occupano alcuni significativi documenti dell'undicesimo secolo esaminati ed esaurientemente studiati da M. Verga Bandirali⁸¹. Il tracciato non prevedeva un accesso diretto in Crema, ma, così almeno lascia intendere il più volte citato documento settecentesco e confermano le rappresentazioni cartografiche del XVII e

del XVIII secolo, intersecava la strada regia di Lodi in un punto esterno alla città, posto ad occidente della cerchia muraria. La prosecuzione in direzione sud riprendeva, da Crema, da una posizione spostata molto più a oriente rispetto al punto di intersezione con la *Laus Pompeia-Brixia*: posizione, che, lo abbiamo già notato, veniva a coincidere con un cardine. La percorrenza di questo tratto di strada in territorio cremasco permetteva di raggiungere, e di intersecare, prima del traghetto sull'Adda, la "strada Regina". La prosecuzione oltre l'Adda in direzione di Piacenza esula dai ristretti limiti di questo studio e perciò non è necessario ricercare tracciati in questa direzione⁸². Deve comunque essere tenuto presente che in epoca medioevale sono piuttosto stretti i legami tra la città emiliana ed una parte del Cremasco sotto il profilo giurisdizionale ecclesiastico, ma da questo dato certo nulla può dedursi in merito all'organizzazione territoriale tardo antica, dal momento che i confini del *municipium* non coincidono con quelli della diocesi: il territorio del *municipium* di Piacenza aveva come confine settentrionale il Po. D'altra parte l'importanza di Piacenza come nodo stradale, quantunque diminuita in età tardoantica, era pur sempre tale da giustificare collegamenti, oltre che con Pavia, Lodi e Milano, anche con Bergamo e Brescia. Forse proprio in considerazione di questi collegamenti con le due città della Lombardia orientale, il pedaggio sul porto e ponte del Po fu concesso alla badessa del monastero di S. Giulia di Brescia fondato dal re longobardo Desiderio tra il 753 ed il 773.

Ad ogni buon conto il proseguimento della strada oltre Crema, in direzione sud, trova una sua giustificazione anche a prescindere dal collegamento con Piacenza. Il tratto in questione incrociava la strada Regina e, soprattutto, raggiungeva il porto fluviale della Vinzasca, la cui importanza per i traffici locali è testimoniata dall'attività che ancora vi si svolgeva nel XVIII secolo⁸³.

La terza strada regia, cioè la *Bergomum-Acerrae/Cremona*, è forse la più antica delle tre, almeno per il tratto a nord di Crema. Il suo percorso costeggia il Serio lungo la sponda sinistra (ma a sud di Crema scorreva sulla destra del Serio Morto) ed è condizionato dalla morfologia della valle fluviale. Le località toccate dall'arteria hanno restituito reperti che fanno risalire l'età degli insediamenti al bronzo finale.

A Camisano sono stati ritrovati copiosi reperti di epoca trado antica, un tesoretto con oltre quattrocento monete di età imperiale,

pezzi di età più antica, testimonianza di una frequentazione che non ha conosciuto soluzione di continuità dalle epoche più remote ai nostri giorni.

Qualcosa di simile può ripetersi per Ricengo, località abitata fin dall'età del bronzo medio tardo, come testimoniano i ritrovamenti del Cantuello.

Qui, in località imprecisata, fu rinvenuta la stele funeraria di *Tertius Naevus*. Veterano della XV *legio Apollinaris*⁸⁴.

Anche per il medioevo l'importanza dei due insediamenti è evidenziata dalla qualità e quantità della documentazione scritta. Anche i reperti laterizi di epoca altomedievale confermano quanto emerge dalle, successive, testimonianze scritte⁸⁵. A Camisano troviamo precocemente insediato un ramo della famiglia comitale bergomense⁸⁶; mentre nel X secolo (giugno 960), a seguito di permuta, subentra nel possesso di numerosi apprezzamenti e della stessa "basilica" dedicata a S. Pietro, già appartenenti al Vescovo di Cremona, il conte di Lecco, Attone del fu Vuiberto. Tra i beni permutati c'erano anche il castello di Camisano, altri apprezzamenti di terreno siti in Vidolasco ed infine la "basilica" dedicata a S. Alessandro costruita in "Vico Gabiano" con tutti i terreni di sua pertinenza. In cambio il conte Attone cedeva la sua corte di Sesto *cum portoras et traversoras* sul Po e sull'Adda ed anche *de porto et traverso tam in eodem loco Sexto quamque in caput Sario*⁸⁷.

In altri termini i beni permutati si trovano rispettivamente all'estremità settentrionale ed a quella meridionale del percorso della *Bergomum-Acerrae/Cremona* in provincia (attuale) di Cremona; lo scambio è indice della svolta delle politiche perseguite dai permutanti: il vescovo di Cremona mirava a consolidare la presenza della Chiesa cremonese nella zona occidentale dell'episcopato; Attone si assicurava una posizione strategica entro i confini del comitato bergomense. Mi sembra però degno di nota il fatto che i beni permutati da Attone, (la corte domocoltile di Sesto con castello e cappelle, i porti e i traghetti), erano ubicati alla foce dell'Adda e per conseguenza i conti di Lecco avevano il controllo della via fluviale, della strada Regina e del tratto viario che da *Acerrae* conduceva a Cremona: un ulteriore elemento a sostegno della ipotizzata continuità della strada Regina dal lago di Como alla foce dell'Adda.

Ricengo era sede dei viceconti di Bergamo almeno fino al 26 ottobre 1066 quando i fratelli Garibaldo, Badone e Ribaldo vendettero la corte ed il castello al vescovo di Cremona⁸⁸.

A sud di Crema sono state trovate necropoli tardo romane a Madignano (loc. Marzale) e Ripalta Arpina. Dal Marzale⁸⁹ provengono i corredi tombali in ceramica comune databili III-V secolo d.C., il sesterzio di Massimino, l'armilla longobarda (VII sec.). Da Ripalta Arpina, loc. S. Eusebio proviene il grande laterizio con la scritta GARIPALDUS attualmente esposto al Museo Civico di Crema, del VI-VII secolo⁹⁰. In epoca medievale a Ripalta Arpina avevano residenza principale, e beni, i "Capitani di Rivoltella".

Dopo questa ampia panoramica mi sembra che non poche ragioni militino a favore dell'ipotesi avanzata in merito alla sopravvivenza, non solo onomastica, delle *viae publicae* di epoca tardo imperiale. Agli argomenti esposti vorrei aggiungere anche una considerazione di carattere prettamente giuridico: il diritto romano e, successivamente, la normativa che, a qualsiasi titolo, ad esso faceva riferimento, hanno costantemente mirato a garantire l'uso pubblico delle vie, ad assicurarne l'esclusiva pertinenza allo "Stato" e ad assicurarne la permanenza. La difesa interdittale (*interdictum de itineribus publicis*) operava in modo che nessuno potesse essere privato del diritto di utilizzare la pubblica via, sia che la minaccia provenisse dai pubblici poteri, sia che venisse dai privati. Ne conseguiva che la via, proprio perchè bene di tutti, doveva essere mantenuta in efficienza, nè poteva subire occupazioni o alterazioni di percorso.

Con formulazioni e motivazioni diverse il principio dell'uso pubblico e la consapevolezza della necessità di mantenere inalterate le strade, restarono ben radicati nella prassi e nel diritto positivo, proprio per la loro evidente utilità. Ed in questi casi la permanenza, nel tempo e negli ordinamenti giuridici, di una norma è assicurata dal consenso unanime e dal conforme comportamento dei singoli e della collettività: l'efficacia della norma infatti riposa non tanto nella sanzione, quanto nei benefici che arreca.

Il sistema viario e Crema

L'insieme delle considerazioni esposte e dei dati raccolti consente di trarre conclusioni, se non certe, quanto meno attendibili, sulla formazione di un territorio cremasco diversificato dal resto delle terre comprese tra Adda e Oglio, e sulle sue condizioni in epoca tardo romana ed alto medievale.

In particolare la viabilità sia terrestre sia fluviale, quale siamo venu-

ti ricostruendo attraverso il tortuoso percorso fin qui seguito, lascia intravedere prospettive interessanti per la soluzione di problemi storiografici che hanno tradizionalmente suscitato una ridda di ipotesi più o meno attendibili, nessuna delle quali pare prevalere sulle altre. Mi riferisco soprattutto al nodo storiografico dell'origine di Crema, cioè del centro demico in funzione del quale si ipotizza essersi formato il territorio, o quanto meno dell'insediamento che, nel tempo, ha assunto una funzione centripeta di aggregazione delle località circostanti. Una parte notevole delle perplessità circa l'inizio dello svolgimento di questa funzione centripeta da parte di Crema è data dal ritardo con cui la città compare nelle documentazione scritta, rispetto ad altre località della stessa zona. La prima menzione è infatti solo del 1074⁹¹ ed è relativa alla semplice provenienza di un vassallo del vescovo di Cremona, *Rozo de Crema*. Il nome "Crema" non è accompagnato da alcuna qualifica che ci permetta di inquadrarne qualità e funzione.

Nel 1082⁹² la nostra città è definita *locus*, cioè semplice insediamento privo di approntamenti difensivi, che invece saranno presenti nelle menzioni successive, a far tempo dal 1084⁹³. Da tale data infatti Crema avrà sempre la qualifica di *castrum* cioè "insediamento fortificato".

Proprio questo insieme di circostanze incontrovertibili ha indotto G. Albini⁹⁴ ad affermare: "pare di poter dire che non sia stata Crema a cercare di crearsi un proprio territorio, bensì che questo territorio, venuto a costituire per motivi diversi un nucleo unitario, seppe riconoscere in Crema quel centro economico, politico e amministrativo necessario al suo sviluppo. Insomma, per dirla in modo paradossale, non un territorio in funzione di un centro, ma un centro in funzione di un territorio".

Non vi è dubbio che i dati ricavabili della documentazione scritta avallino tali conclusioni, ma ai fini della nostra indagine più che lo stabilire se esisteva un centro in funzione di un territorio, o viceversa, interessa accertare se esisteva un territorio e come si era formato.

A me sembra che se si accettano le considerazioni, che di mano in mano sono venute proponendo si possano trovare risposte diverse rispetto a quelle che i soli dati della documentazione scritta autorizzerebbero.

La ricostruzione del sistema viario secondo le tracce fornite dai percorsi delle strade regie postula che nel punto di intersezione

delle stesse dovesse esserci una *mansio* o quanto meno una *mutatio* con la presenza anche di *stationarii* col compito di garantire la sicurezza dei trasporti e dei viaggiatori.

L'esistenza di Crema in epoca molto più antica rispetto a quella sopra indicata è perciò una conseguenza, necessaria, dell'organizzazione territoriale relativa alla viabilità. Si tenga altresì presente che Crema oltre ad essere il punto di incontro dei descritti assi stradali era, ed è, in posizione equidistante da tutte le città collegate dai delineati percorsi. Bergamo, Brescia, Milano, Cremona, Piacenza e Pavia sono tutte ad una distanza da Crema di circa 40/45 Km.: cioè la distanza media in cui si situava una *mansio*! Ma non sono queste le sole circostanze che suffragano l'ipotesi: l'osservazione attenta della pianta della città mette in evidenza che il principale asse viario con percorrenza nord-sud, e cioè le attuali vie Cavour e Matteotti, divide la città in due parti caratterizzate dal diverso andamento del reticolo viario: il comparto orientale presenta vie tra loro parallele e con andamento est-ovest; il comparto occidentale ha invece strade con andamento nord-sud, intersecate da un asse (via XX Settembre) che riprende, irregolarmente, la direzione est-ovest. Assieme a questi due comparti insistenti sull'asse via Cavour - via Matteotti ne esiste un terzo, svincolato dall'asse suddetto (almeno se ci riferiamo alla direzione nord-sud), contiguo al comparto orientale ma con impianto completamente diverso: Borgo S. Pietro o, come è denominato nelle carte del XV secolo, Borgo di Porta Pianengo. La sua forma richiama alla mente gli impianti militari: funzione, d'altra parte, già adombrata dal nome⁹⁵; inoltre le sue strade hanno direzione nord-sud in analogia, ed in parallelo, a quanto si è riscontrato per il comparto occidentale, dal quale peraltro si trova a ragguardevole distanza. Tali caratteristiche avvicinano, cronologicamente, Borgo S. Pietro al comparto occidentale, più antico e sicuramente pre-federiciano. Nel 1160, allorchè il *castrum Creme* fu dato alle fiamme, il Borgo non solo fu risparmiato, ma diede asilo ai cremaschi che da lì assistettero alla distruzione di Crema. Probabilmente vi risiedevano degli *stationarii*, corpi militari composti da *limitanei*, ai quali venivano assegnate in uso terre pubbliche, trasmissibili ereditariamente a certe condizioni. Una separazione fisica, quella tra *castrum* e *burgus*, che ricalcava quella giuridica relativa alle condizioni dei rispettivi abitanti. Non siamo informati in merito alla giurisdizione civile nè in merito allo status giuridico dei *burgenses*, ma, intanto, è singolare che questo comparto non segua

le sorti dal *castrum Creme*, non sia assediato e non sia distrutto. Anche nei diplomi successivi alla distruzione di Crema, sono nominati entrambi a significare due entità diverse che mantengono una loro individualità nonostante l'identità della disciplina a cui soggiacciono in virtù delle disposizioni contenute nei diplomi. Che quindi il Borgo di Porta Pianengo avesse una sua identità, basata su un suo specifico *status* giuridico, non pare da mettere in discussione: molto più difficile, se non impossibile, è individuare il regime giuridico che governava il borgo ed i suoi abitanti!

Sotto il profilo ecclesiastico invece la separazione tra *burgus* e *castrum* è netta fino alla nascita della autonoma diocesi di Crema (11 aprile 1580): Borgo di Porta Pianengo era una parrocchia della diocesi di Cremona, mentre il *castrum Creme* era soggetto alla giurisdizione del vescovo di Piacenza⁹⁶.

Non sono poche quindi le singolarità di questo comparto dalle dimensioni contenute, singolarità che ben si attagliano alle funzioni che, in ossequio al primitivo significato del termine, aveva il "borgo". Come ho avuto modo di dimostrare nella specifica ricerca sull'argomento⁹⁷, l'aver voluto prendere in considerazione il toponimo nella sola accezione di "sobborgo" "centro abitato fuori della cerchia muraria" ha indotto diversi storici locali ad accogliere la tradizione che voleva la costruzione di ben tre borghi alla fine del VI secolo a scopo abitativo. In realtà le fonti del XII secolo parlano esplicitamente di un solo borgo e quest'ultimo non aveva nulla a che vedere col "sobborgo". In questa accezione, infatti, il termine stesso entra nell'uso comune solo a partire dal XIV secolo. In precedenza significava "fortificazione" (cfr. Vegezio, che già nel IV secolo intende *burgus* come castello fortificato", ed Isidoro di Siviglia che parla di *crebra per limites habitacula constituta burgos vulgo vocant*).

La conferma del carattere militare offerta dalla toponomastica è della massima importanza per risolvere, o almeno tentare di risolvere, i molti nodi circa le origini di Crema. Si ricorderà che le prime attestazioni relative a "Crema" parlano di *locus* cioè di insediamento non racchiuso entro fortificazioni; e proprio questa constatazione ha indotto molti studiosi a riportare a quel torno d'anni la nascita della nostra città. Mi sembra però che la funzione difensiva nel nostro caso fosse espletata già dal *burgus* e che, pertanto, l'insediamento "civile" non necessitasse di sue specifiche fortificazioni. Se invece si accetta l'ipotesi avanzata non pochi interrogativi trova-

no adeguata risposta. Si pensi, ad esempio, al Duomo distrutto nell'incendio del 1160. Le sue dimensioni, praticamente coincidenti con quelle dell'attuale edificio religioso, appaiono del tutto sproporzionate rispetto alle esigenze di una popolazione numericamente ridotta e per di più già servita da due chiese officiate da monaci (S. Benedetto e la SS. Trinità)⁹⁹.

I primi documenti scritti, più volte ricordati, ci presentano, nell'arco di dodici anni, una sequenza di definizioni tecnico/giuridiche di Crema che testimoniano una rapida crescita d'importanza della città: nessuna qualifica nel 1074, *locus* nel 1082, *castrum* nel 1084. A prima vista parrebbe proprio la dimostrazione più evidente dell'origine recente dell'insediamento.

A sostegno di tale tesi sembra portare argomenti il fenomeno, documentato, della immigrazione dai territori vicini, ed in particolare da località sottoposte al vescovo di Cremona o alla signoria dei Gialbertini¹⁰⁰. In realtà il fenomeno, registrato soprattutto nella prima metà del XII secolo, è indice, non solo e non tanto, di un aumento demografico eccezionale, ma piuttosto delle particolari condizioni giuridiche in cui versava Crema: condizioni che, sole, potevano attirare gli immigrati. Costoro erano infatti vassalli e ritirandosi in Crema miravano a sottrarsi agli obblighi feudali che avevano nei confronti dei loro *seniores*. E questo presuppone che Crema godesse di *immunitas* e di privilegi tali, per cui le diverse signorie locali, laiche o ecclesiastiche, non potessero esercitare le loro prerogative sul suo territorio e sui suoi abitanti. Ma questo regime privilegiato come si concilia con le date sopra riportate?

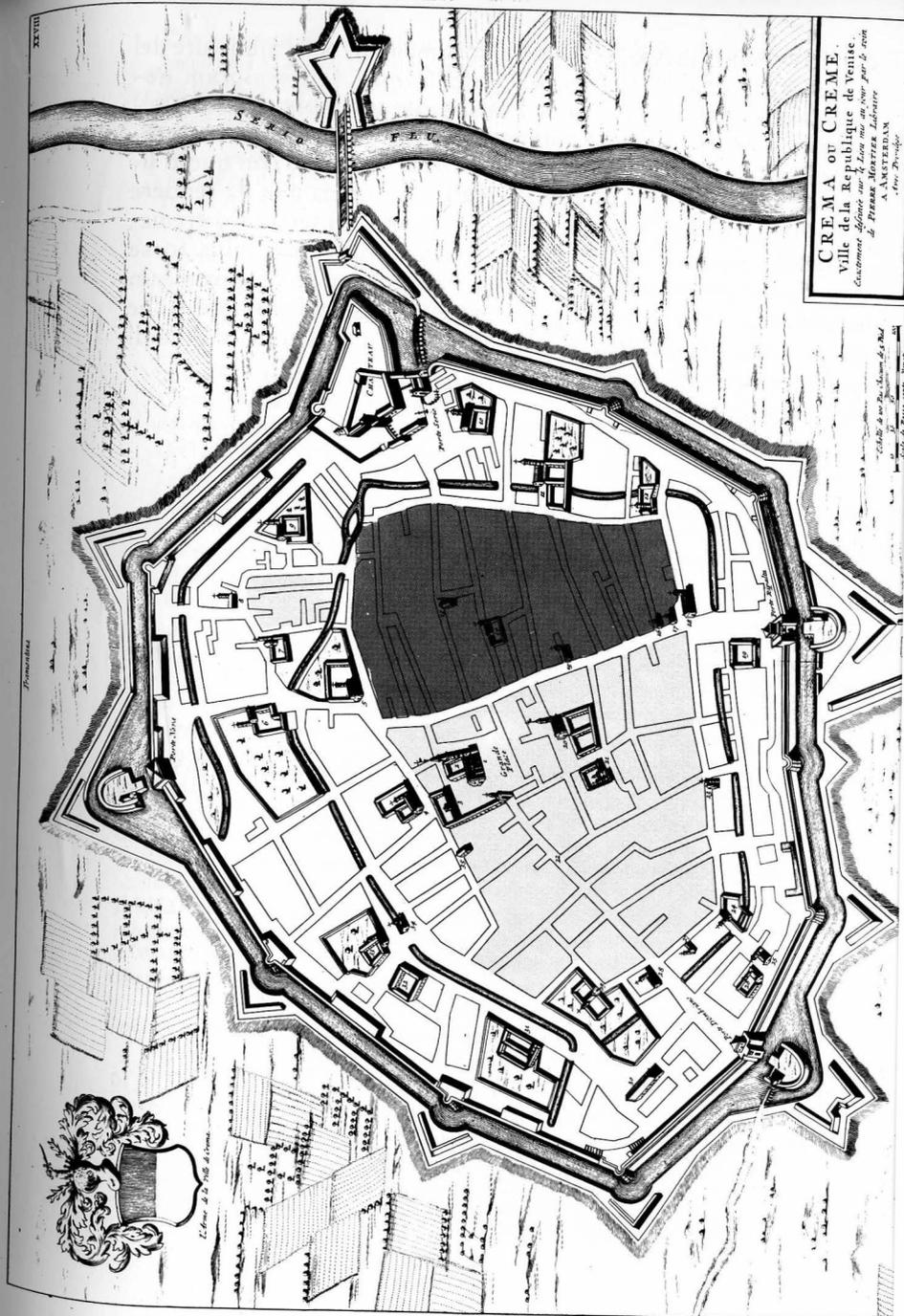
Se tale condizione derivava da una concessione recente dovrebbe trovarsi traccia diretta o indiretta nella documentazione coeva, ma in mancanza, è più logico pensare ad una normativa non derivante da un particolare atto dispositivo, ma dalla legge o comunque da disposizioni a carattere generale. E questo richiama antichi istituti, quali il regime dell'*ager publicus*, gli *agri limitanei*, le *arimannie*, ai quali penso si debba far riferimento¹⁰¹. D'altra parte se l'origine di Crema fosse così recente, come può giustificarsi la costruzione di un edificio religioso di tali dimensioni? Si tenga anche presente che la chiesa fu, sì, distrutta nel 1160, ma era già regolarmente officinata da tempo, e questa semplice constatazione complica ulteriormente il problema in quanto restringe i tempi per la costruzione del duomo romanico e presuppone negli abitanti di Crema una ingente concentrazione di risorse economiche: condizioni difficil-

mente rinvenibili contemporaneamente! Il duomo gotico, sorto sulle rovine di quello romanico, fu terminato, secondo tradizione, solo nel 1341, ben 180 anni dopo l'incendio del primo: segno evidente delle difficoltà che l'impresa comportava. Poco rileva che l'inizio dei lavori di ricostruzione sia nella datazione ufficiale ricondotto al 1284! Resta infatti da giustificare come una popolazione che, tra la fine dell'XI e l'inizio del XII secolo aveva fatto erigere un monumento di tali dimensioni avesse potuto attendere tanti anni (124!) prima di por mano al nuovo duomo, nonostante il sicuro incremento demografico intervenuto. Si noti che la costruzione dell'edificio di culto così spazioso postula la presenza di persone dotate di cospicua ricchezza mobiliare. In altri termini viene spontaneo pensare che gli abitanti di Crema fossero in misura rilevante, se non prevalente, dediti ad attività commerciali o finanziarie, cosa che non ha mancato di rilevare F. Menant attraverso la documentazione relativa ai fuoriusciti cremaschi a seguito della distruzione della città¹⁰². Il ricorso all'ipotesi che abbiamo fatto più sopra evidentemente è in grado di dare una spiegazione plausibile dei tanti interrogativi posti. La *mansio* era infatti strutturata in modo da assicurare la contemporanea presenza di militari, deputati a garantire la sicurezza della strada, e di civili che esercitavano attività commerciali, gestivano imprese di trasporto o attività artigianali. E questi due elementi, militare e civile, sarebbero rappresentati nel nostro caso, rispettivamente dal Borgo (=accampamento) e da Crema (=mercato?)¹⁰³. Una obiezione che viene mossa, e fondatamente, a questa tesi è la mancanza di ritrovamenti archeologici tali da suffragare l'intera impostazione. In effetti dovrebbero venire alla luce ben altri e più numerosi reperti a testimonianza di un insediamento con le caratteristiche sopra menzionate. Tuttavia alla obiezione può risponderci che la scarsità dei ritrovamenti è anche da mettersi in relazione alla mancanza di scavi e di ricerche sistematiche, ed alla mancanza di segnalazioni di eventuali rinvenimenti occasionali. Gli scavi effettuati in occasione dei restauri del Duomo hanno riportato alla luce diverse tombe, ma tutte già esplorate in precedenza e prive di corredi. Un frammento di croce longobarda, che, in base alla relazione stesa dall'arch. A. Edallo¹⁰⁴, sarebbe stato rinvenuto in una delle tombe, non figura tra gli oggetti depositati presso il Museo di Crema né è descritto negli inventari della Soprintendenza Archeologica. Più fortunato, sotto questo profilo, il rinvenimento del 1934: in questo caso uno dei laterizi della tomba a

cappuccina portava iscritti diversi nomi, uno dei quali riconducibile a tradizione celtica¹⁰⁵. L'esplorazione sistematica dell'area è stata condotta solo all'interno dell'edificio sacro, all'esterno di esso è stata limitata ad una zona ristretta antistante il lato settentrionale, dove è stato evidenziato un manufatto di rilevante spessore. A che cosa debba essere riferito il muro messo in luce e quale potesse essere la funzione dell'ipotetico edificio costruito su di esso non è dato sapere, allo stato attuale della ricerca; ma il rinvenimento stesso autorizza a sperare che una esplorazione sistematica dell'intera area della piazza possa riservare non poche sorprese. Una conferma indiretta è data anche dalle particolarità delle strutture di base degli edifici prospicienti la attuale via Cavour costituenti, un tempo, la vicinia del Castelletto¹⁰⁶.

La stessa toponomastica della zona richiama la creazione di approntamenti difensivi nel lato orientale dell'insediamento originario: vicinia del Castelletto, Ghirlo¹⁰⁷ e, forse, via Forte non lasciano dubbi in proposito! Ad aggiungere credibilità all'ipotesi sta anche la constatazione che le designazioni toponomastiche interessano tratti del tracciato della centuriazione, come è stato in precedenza notato.

A rafforzare l'ipotesi della diacronia dei due comparti contribuisce anche il loro porsi nei confronti degli elementi della centuriazione. E' infatti evidente che la città non si sviluppa attorno al punto d'incrocio degli assi principali (*cardo maximus* e *decumanus maximus*) utilizzati per la suddivisione del territorio, ma solo, e per un solo comparto, a ridosso di un cardine. Il presunto decumano corrispondente all'attuale via Mazzini ed al suo prolungamento verso porta Ombriano, passando per piazza Duomo, in realtà non è mai esistito. Quello che ora appare come il prolungamento verso piazza Duomo (la via Manzoni) è stato realizzato solo alla fine del secolo scorso mediante abbattimento di costruzioni della vicinia del Castelletto. La strettoia (stretta degli Orefici) che dalla piazza immetteva sulla attuale via Cavour, larga circa un metro, non corrispondeva certo alle caratteristiche delle strade costruite sul decumano principale. Ne consegue che l'andamento est-ovest delle vie del secondo comparto (quello orientale) non è assolutamente da mettersi in relazione con la centuriazione. Ma c'è di più. Il fatto di sorgere a ridosso di uno solo degli assi (in questo caso un cardine) denota una recenziarità dell'insediamento rispetto alla centuriazione e quindi alla strada che era stata costruita in corrispondenza del car-



din: fenomeno, questo, ben noto e documentato nelle miniature del codice *Arcerianus A.* (VI sec. d.C.) del *Corpus Agrimensorum Romanorum* conservato presso la Herzog August Bibliothek di Wolfenbüttel. Ancora una volta si tratta di un indizio, non di una prova, nè tanto meno di una prova definitiva. Ma anche con questi limiti mi sembra che l'insieme dei dati raccolti sia tale da rendere plausibili le ipotesi avanzate circa il formarsi del territorio cremasco ed il sorgere di Crema. Non mi nascondo che molte, forse troppe sono le zone d'ombra, ma sicuramente quello proposto è un indirizzo per la ricerca, che promette interessanti sviluppi e che perciò merita di essere percorso. È una via nuova, vale la pena di percorrerla fino in fondo.

NOTE

1. Cfr. Archivio Storico di Crema (A.S.Cr.) conservato presso la Biblioteca Comunale - Parte Prima - Pergamene (1361-1796). Pergamena n. 1 - La pergamena di imponenti dimensioni (cm.482x48) è mutila in alcune parti laterali e contiene la convenzione stipulata il 9 aprile 1361 i. XIV dagli 8 consoli maggiori delle quattro porte per la manutenzione delle strade e dei ponti di Crema e del territorio cremasco.
L'importante documento è stato oggetto delle tesi di laurea di Giuliana ALBINI "Crema e il suo territorio alla metà del sec. XIV" discussa presso l'Università degli Studi di Milano. Facoltà di Lettere e Filosofia nell'anno accademico 1972/1973. Allegata alla tesi è la trascrizione dell'intera convenzione: ad essa sono ricorso per la compilazione del presente lavoro.
2. Cfr. A.S.Cr. Parte terza - Registri. I - Registri delle Ducali e Terminazioni dei Governi di Milano e di Venezia - Registro III cc.8r. 19r.
3. Il documento a stampa fu pubblicato da Giacomo Antonio CARCHENI il 10 marzo 1772. La data riportata sul fascicolo è in verità, 1771, ma, si tratta di errore tipografico dal momento che l'anno indizionario corrisponde al 1772. La ducale originale non è più reperibile. Il testo a stampa è conservato nell'Archivio Domestico Benvenuti (A.D. Benvenuti), depositato presso la Biblioteca Comunale di Crema, cartella 77 fase. 1 - L'A.D. Benvenuti è spesso stato citato, impropriamente, come Fondo Benvenuti.

4. Con questo titolo sono indicate le due edizioni degli Statuti di Crema, rispettivamente, del 1536 (Venezia, tip. Aurelius Pincius) e del 1723 (Crema, tip. Carcano). La prima edizione a stampa porta il titolo "Statuta terrae Cremae et districtus" e fu stampata a Brescia il 15 marzo 1484 da Miniato Delsera. Il testo è lo stesso per le tre edizioni. Non è pervenuto il manoscritto originale, nè sono stati rinvenuti gli statuti anteriori alla dedizione a Venezia (16 sett. 1449). Della loro esistenza si ha notizia fin dal 1256 Sett. 12 (cfr. *Acta Cremonae* Mosca - Leningrado, 1961 - vol. II doc. n. 25 pag. 99).
5. La città di Crema era, amministrativamente suddivisa in quattro parti ("quadre" o quartieri) corrispondenti alle quattro porte. Le "porte" erano composte di un certo numero di "vicinie" cittadine, di "loci" e di "communitates" esterni alla città. Le competenze loro riservate erano esercitate dai consoli maggiori (due per porta). Per quanto riguarda le vicinie cfr. W. TERNI DE GREGORI - *Le antiche vicinie di Crema* - in: "L'Italia contemporanea" n. 9, 1949 - pp. 1-4. Per quanto attiene alla collocazione topografica delle vicinie cfr. Mario PEROLINI - *Pianta di Crema edita da Pierre MORTIER, Amsterdam, 1704, modificate e con l'aggiunta dei nomi delle strade e suddivisa nelle vicinie del sec. XII, secondo l'estimo del 1685* - Cernusco sul Naviglio, 1965.
6. La "convenzione" è pur sempre un documento fiscale in quanto impone oneri a carico dell'intera comunità cremasca. È probabile che le misure fiscali siano state prese in ossequio alla linea politica viscontea espressa nella "Compartizione de le strate et fagie" del 1346. Il testo è stato pubblicato in: *Statuti delle strade ed acque nel contado di Milano fatti nel 1346* - ed. G. PORRO LAMBERTENGI in "Miscellanea di Storia Italiana", 7, Torino 1869, pp. 311-371.
7. È la "rubrica" "*de stratis, viis et viazolis sive regressibus et pontibus (infradictis Creme) reaptandis*". Nel documento è citata solo l'intitolazione (la "rubrica", appunto) della disposizione statutaria, con la probabile aggiunta delle due parole da me riportate tra parentesi. Non è riportato il contenuto e non è possibile ricostruirlo dal momento che gli statuti che contenevano la norma non ci sono pervenuti. Per quanto riguarda gli Statuti, oltre alla notizia relativa alla loro esistenza nel 1256 (cfr. sopra, nota 4), sappiamo dal Terni che nel 1309 ne fu stesa ed approvata una nuova versione, e che una revisione di essi fu voluta dai Visconti nel 1361. In merito cfr. G. ALBINI - *Crema e il suo territorio...* cit. pp. 205/206.
8. Questo era il sistema abitualmente praticato per la fortificazione delle città di pianura. SIRE RAUL (*De rebus gestis Federici I*, ed. O. HOLDER EGGER in M.G.H. Script. in usum schol. Hannoverae 1982) afferma che i milanesi nel 1157 provvidero ad allargare la cerchia delle mura e lo fecero mediante escavazione di fosse (*levare fossatum*). Anche nella riedificazione (ma è più corretto parlare di rifortificazione!) di Crema si ricorse a questo sistema. Giovanni CODAGNELLO (*Chronica tria placentina a Johanne Codagnello, ab Anonimo et a Guarino conscripta* Ed. Bernardo Pollastrelli, in "Monumenta Historica ad provincias Parmensem et Placentinam pertinentia" Parma 1859) e, quasi con le stesse parole i cronisti successivi, Giovanni MUSO e Pietro DA RIPALTA, riportano l'episodio "*et (Fridericus) equitavit ad Cremam levandam et posuit cremascos intus locum Creme in 1185 die martis 7 madii proximo circa horam vespertinam et rehedificaverunt locum illum de fossis et aliis rebus et multi rustici de commitatu Mediolani et de commitatu Placentie iverunt ad fossas Creme faciendas*". Per le caratteristiche delle fortificazioni milanesi di questo periodo cfr. "Storia di Milano" vol.IV Milano 1954, pp. 27, 84, 93, 95. Per le fortificazioni dei luoghi di pianura in gene-

- rale cfr. F. MENANT - *Fossata cavere, portas erigere. Le role des fosses dans le fortifications medievals de la plaine padane* in: "Melanges d'archeologie et d'histoire medievals en l'honneur du doyen Michel de Bouard - Genève-Paris 1982, pp. 277/85. Ed inoltre A.A. SETTIA - *Castelli e villaggi nell'Italia padana. Popolamento, potere e sicurezza fra IX e XIII secolo*. Napoli, 1994. Sull'argomento si veda anche: C. PIASTRELLA - *Crema: insediamento urbano e risorse idriche* - in: "Contributo allo studio delle acque della provincia di Cremona" Cremona 1996 pp. 187/211.
9. In proposito cfr. V. FERRARI - "Masano e la deviazione del Serio: un malinteso storiografico?" in: "Insula Fulcheria" n. 18/1988 pp. 29/37.
 10. Laus Pompeia (Lodivecchio) fu distrutta nel 1111 e nel 1158 furono abbattuti anche i borghi. Il 3 dicembre 1158 Federico Barbarossa sanzionò con diploma la nascita della nuova Lodi (quella attuale) sul Monte Ghezzone.
 11. Anche i "municipalia Cremae" (r.ca *De festo et oblatione divi Panthaleonis*) distinguono nettamente le due arti dei "fabri" e dei "ferrarii". Nella deliberazione del 15 aprile 1636 i provveditori chiariscono che "sotto al nome del console Fabrorum nominato in detto statuto s'intendano compresi li orefici solamente che lavorano oro et argento, et sotto la parola del console Ferrariorum s'intendano tutti quelli che lavorano il ferro et altri metalli". Cfr. A.S.Cr. - Registri delle parti e Provvisioni - Registro n. 36 - c. 241v.
 12. Dal documento non risultano definiti i "capitelli", ma penso dovesse trattarsi di cippi o di altri elementi segnaletici infissi nel terreno per demarcare l'area delle "taliare".
 13. In una relazione inviata al Serenissimo Principe il 18 marzo 1780 (A.D. BENVENUTI - cart. 77 fasc. 1) il podestà di Crema, Gerolamo Antonio PASQUALIGO (2 giugno 1779 - 4 nov. 1789) definisce il provvedimento: "il piano ossia riparto formato con equa distribuzione dei pesi indispensabili all'acconciamento delle strade Reggie e Maestre di questo territorio".
 14. Il trabucco è una unità di misura lineare ed equivale a m. 2,818718. Cfr. A. MARTINI - *Manuale di metrologia* Torino 1883.
 15. La Fiera era ubicata appena oltre il ponte del Serio nell'area ai nostri giorni delimitata dalle vie Cadorna e Cremona. Di una chiesa o cappella dedicata a S. Giovanni *ad nundinas* (alla Fiera) si occupano alcune deliberazioni del Consiglio Maggiore di Crema nel XV secolo.
 16. L'anomalia è tale se il riferimento è alla situazione registrata nel XVIII secolo. Se invece, come sarà chiarito più oltre, si prendono in esame altre contingenze ed altre epoche l'anomalia cessa di essere tale.
 17. Cfr. Giulio REZASCO - *Dizionario del linguaggio italiano storico ed amministrativo*. Firenze 1881.
 18. La documentazione sulla controversia è conservata nella già ricordata cart. 77 dell'Archivio domestico BENVENUTI.
 19. Per maggiori chiarimenti sulla disciplina delle strade nel diritto romano cfr. M.T. MORRONE - *Strade (Diritto romano)* in: *Novissimo Digesto Italiano*, t. XVIII Torino 1971 - voce: strade.
 20. Cfr. C. DAREMBERG - E. SAGLIO. "Dictionnaire des antiquités grecques et romaines" to. V. Paris 1887 s.v. "via" pp. 781 e segg.
 21. Le misure qui indicate sono veramente le minime consentite. Nella realtà le strade romane avevano ampiezze maggiore, specialmente le vie consolari, che oltre alla carreggiata per il traffico veicolare, avevano anche ai lati i marciapiedi per il traffico pedonale. La misura canonica, per le strade di grande comunicazione, era di 14 piedi (pari a m. 4,1) nella sede carrabile lastricata, a cui dovevano aggiungersi 6 metri (3 per parte) dei marciapiedi. Cfr. L. QUILICI - *Le strade romane nell'Italia antica* - in "Viae publicae romanae" (catalogo della mostra), Roma 1991 pp. 17/24.
 22. Cfr. C. DAREMBERG - E. SAGLIO - op. e loc. cit.
 23. Cfr. S. BATTAGLIA - *Grande dizionario della lingua italiana* - Vol. XV - Torino 1990 v. "regio" ~ 2.
 24. Cfr. *Libri feudorum*, II, 56 - Le *viae publicae* sono esplicitamente elencate nelle cosiddette "regalie minori".
 25. A questa strada è stato dedicato di recente un convegno, ma non ho ancora potuto leggerne gli atti, da poco pubblicati.
 26. La corrispondenza tra territorio cremasco e Insula Fulcherii non è però completa almeno per il secolo XII. Nei diplomi imperiali di questo secolo l'ambito territoriale dell'Insula è, o eccessivamente dilatato (1159: da Pizzighettone a Pontirolo), o è ristretto ad una parte ben delimitata (1188 e 1192). Sull'argomento torneremo anche più oltre, deve comunque essere tenuta presente questa proprietà dell'estensione del termine Insula Fulcherii all'intero territorio cremasco attuale.
 27. Su Benigno Peri e sulla sua attività cfr. C. PIASTRELLA - "Dall'usura al convento" in *Insula Fulcheria* n. XIX 1989 pp. 9/50. In particolare.
 28. Cfr. A. MAZZI - *Corografia bergomense nei secoli VIII, IX e X*. Bergamo 1880, pp. 283/284. Ed ancora V. FERRARI - *Nuove ricerche e considerazioni sul "mare Gerundo"* in: "Insula Fulcheria" n. XIV/1984, pp. 9/26, in particolare p. 19.
 29. Sul significato del microtoponimo "Ghirlo" cfr. C. PIASTRELLA "Toponimi e idronimi cremaschi: appunti per una ricerca" in: *Insula Fulcheria* n. XVI/1986, pp. 9/36. In particolare l'argomento è trattato a pp. 26/28.
 30. P.L. TOZZI - *Storia padana antica - Il territorio fra Adda e Mincio*. Milano, 1972
 31. Cfr. L. CRACCO RUGGINI - *I barbari in Italia nei secoli dell'impero* in: "Magistra Barbaritas. I Barbari in Italia" Milano 1984, pp. 3/51. Cfr. in particolare pp. 20-21.
 32. Per la localizzazione del Forum Juguntorum cfr. F. TADINI *Osservazioni sul territorio di confine tra Bergamo e Cremona durante l'età antica* in *Insula Fulcheria* n. XXVI/1986 pp. 37/66. L'autore ritiene che la popolazione del *forum* fosse una tribù celtica e non pone il nome in correlazione con nessuna stirpe barbarica.
 33. In merito cfr. anche: L. CRACCO RUGGINI - "Uomini senza terra e terra senza uomini nell'Italia antica" in: "Quaderni di sociologia rurale" 3(1962) pp. 20/42.
 34. Cfr. G. CLEMENTE - *La Notitia Dignitatum*-Cagliari 1968 e ancora G. CLEMENTE "La Notitia Dignitatum" in "Il passaggio dal mondo antico al medioevo, da Teodorico a S. Gregorio Magno". Convegno Internazionale (Roma 1977) Roma 1980, pp. 38/49. Per l'edizione cfr. *Notitia Dignitatum utriusque imperii*, ed. O. SEEK, Berolini 1876.
 35. Cfr. C. PIASTRELLA - "Confini e giurisdizione in una contesa del sec. XIV: Cremona e Crema e il caso di Salvirola" in: *Studi in onore di Ugo Gualazzini* vol. III

- Milano 1986 pp./126. S. FASOLI. *Il feudo di Ero e la famiglia Mozzo: proprietà ecclesiastica e feudalità nel territorio cremasco-cremonese secoli XII-XIV*, in: "Se-riana 85". Crema 1985 pp. 101/165. F. CARAMATTI "Da Ero a Salvirola" - Salvirola 1995.
36. Per l'etimologia di *Fulcherius* e dei problemi connessi cfr. C. PIASTRELLA - *Toponimi e idronimi...* cit. e la bibliografia in esso riportata.
37. Cfr. *Le carte cremonesi dei secoli VIII-XIII* - a cura di E. FALCONI. Cremona 1979-1988. E' il *praeceptum auctoritatis* con cui il re Enrico II concede al vescovo di Cremona Ubaldo e alla sua Chiesa il distretto dell'Insula Fulcheri (vol. I n. 176, pp. 449-450).
38. La tradizione raccolta da Pietro DA TERNO (cfr. P. DA TERNO o P. TERNI - *Historia di Crema. 570-1557*, A cura di Maria e Corrado VERGA - Crema 1964) fa riferimento ad un mitico Cremete quale fondatore di Crema nel 570 d.C. Si tratta però di una tradizione priva di qualsiasi fondamento, almeno nei termini in cui è esposta. In merito cfr. anche il mio più volte citato articolo "Toponimi e idronimi..." ed anche C. PIASTRELLA - "I beni del monastero di S. Benedetto di Crema tra XI e XIV" in: Il XV centenario della nascita di S. Benedetto da Norcia celebrato a Crema" a cura del sac. Luigi CAVALLETTI, Crema 1982, pp. 135/190.
39. cfr. nota 37.
40. Le definizioni sono tratte da Ch. DU CANGE - *Glossarium mediae et infimae latinitas* - Editio nova aucta... a Léopold FAVRE To. III, Niort 1894 - sub voce "di-stringere 3
41. Bonifacio di Canossa nato attorno al 985 morì nel 1052 a S. Martino all'Adige, assassinato. Fu alleato, e condivise la politica, di Enrico II e di Corrado II. Per influenza della seconda moglie, Beatrice di Lotaringia, ostile al cugino Enrico III, mutò il suo atteggiamento e si oppose decisamente alla politica imperiale.
42. Cfr. *Le carte cremonesi...* cit. vol. II n. 242 "breve investiturae" pp. 53/54.
43. Cfr. *Le carte cremonesi...* cit. vol. IV n. 640 pp. 29/34
44. Cfr. *Le carte cremonesi...* cit. vol. II n. 396 pp. 329/332
45. Cfr. *Le carte cremonesi...* cit. vol. IV n. 665 pp. 83/88.
46. Cfr. *Le carte cremonesi...* cit. vol. IV n. 709 pp. 183/187
47. Le località elencate, con poche varianti, nei due diplomi coprono la zona ad occidente delle strade regie di Pieranica e di Montodine.
48. Cfr. *Le carte cremonesi...* cit. vol. I n. 140 pp. 366/368
49. Cfr. *Le carte cremonesi...* cit. vol. I n. 189 pp. 474/471
50. In riferimento al Cremasco il fenomeno è stato studiato da G.C. DOSSENA - A. VEGGIANI - "Variazioni climatiche e trasformazioni ambientali in epoca storica nel Cremasco: il Moso e il Lago Gerundo" in *Insula Fulcheria* n. 14/1984 pp. 27/42. Si vedano pure le diverse ricerche di V. FERRARI già citate in questo studio. Per quanto riguarda il sistema delle vie di comunicazione padane cfr. G. BONORA MAZZOLI. *Le vie di comunicazione terrestri e fluviali* in: "Milano capitale dell'impero romano (286-402 d.C.) (catalogo della mostra). Milano 1990 Scheda 4a pp. 238/237.
51. Di particolare interesse è quella combattuta l'11 agosto 490 tra Odoacre che proveniva da Cremona, e Teodorico. Lo scontro è ricordato dall'Anonimo Valesiano. Cfr. *Anonymus Valesianus, pars posterior (Theodericiana)* in: L.A. MURATORI - RR.II.SS. XXIV, IV rev. critica di R. Cessi, Città di Castello MDCCCXIII ~ 12-53.
52. Cfr. U. GUALAZZINI - "Ricerche sulla formazione della "Città Nova" di Cremona nell'età bizantina e di Federico II. Contributo storico giuridico sulla genesi dei centri urbani". Milano 1982.
53. Cfr. L. ASTEGIANO - *Codex diplomaticus Cremonae-Torino 1895-1898*. Vol. II p. 354 e p. 361, nota.
54. Cfr. U. GUALAZZINI - *Ricerche sulla formazione...* cit.
55. Cfr. *Statuta et ordinamenta communis Cremonae, facta et compilata currente anno Domini MCCCXXXIX* - ed. U. GUALAZZINI, Milano 1952 cod. L. 78' R.ca CLVI.
56. 1192, agosto 2 - I consoli cremonesi impongono agli abitanti di Romanengo di "guardare, mantenere, et defendere et aperire aquam quae venit ad Cremonam per Campaneam" cioè la Agazina o Cremonella.
57. Cfr. A. ASCHEDEMINI - *Camisano* - Monografia - Testimonianze archeologiche, 1974. Idem - *Cremasco antico. Ricerche e segnalazioni archeologiche* - (ciclostile) Vidolasco 1975/1978 - M. VERGA BANDIRALI *Ripostiglio monetale a Camisano* - in: *Insula Fulcheria* n. XXVII/1997 pp. 221/223.
58. Cfr. C. PIASTRELLA - *Crema: insediamento urbano e risorse idriche* cit. vedi sopra nota 8.
59. È stata chiamata, impropriamente, "Gallica" la strada pedemontana che univa *Mediolanum-Bergomum-Brixia-Verona* e da qui, attraverso la Postumia, Aquileia. Da *Mediolanum* proseguiva per Pavia, Lomello, valichi alpini e la Gallia. In merito cfr. G. BONORA MAZZOLI - *Le vie di comunicazione...* cit.
60. Cfr. P. UGOLINI - *La formazione del sistema territoriale e urbano della Valle Padana* - in: *Storia d'Italia - Annali 8* - Torino 1989 pp. 163/242. Su questi problemi sono fondamentali il catalogo della mostra "Milano capitale dell'impero romano (286-402 d.C.)" Milano 1990 - e gli atti dell'omonimo convegno archeologico internazionale "Felix temporis reparatio" Milano 1992. Più recente in ordine di tempo, cfr. P.L. TOZZI - *I nuovi percorsi viari e il frazionamento della via Postumia* in: *Tesori della Postumia - Archeologia e storia intorno a una grande strada romana alle radici dell'Europa*" Milano 1998 pp. 256/60.
61. P.L. TOZZI - *Storia padana antica* - cit.
62. Si tratta di copia medievale di un "itinerarium pictum" risalente probabilmente al IV sec. d.C., che però utilizza fonti anche del I sec. Cfr. G. BONORA MAZZOLI *Tabula Peutingeriana* in: *Milano capitale...* cit. pp. 26/27.
63. P.L. TOZZI - *Una nuova strada romana tra Milano e Cremona* in: "Athenaeum" n. 3, 52 (1974), 3-4, pp. 320/25 - Idem *Castelleone una terra di confine* in: "Il borgo franco di Castelleone" atti del Convegno di studi 28/29 ottobre 1988 - Castelleone, 1991 pp. 12/23 - V. FERRARI - *L'evoluzione del basso corso del Serio in epoca storica e le interconnessioni territoriali derivate* in: *Insula Fulcheria* n. XXII/1992 pp. 9/42.
64. Op. e loc. cit. nota 60.
65. G. SENA CHIESA - *Il territorio* - in: "Milano capitale..." cit. pp. 233/36. Il brano riportato è a pag. 234.
66. Si veda la mappa manoscritta conservata nell'A.D. BENVENUTI cart. 77 fasc.1. Sotto la forma "via Rayne" è attestata nell'anno 1361 "in curia Credarie" nella convenzione presa in esame in questo studio. In merito si vedano le osservazioni

- di V. FERRARI - *Tracce romane nei nomi di luogo. Materiali toponomastici utili alla ricostruzione dell'assetto fondiario e stradale romano in provincia di Cremona* in: F. DURANDO "Parole/Pietre/Confini. Documenti letterari, epigrafici, topografici per la storia di Cremona romana" Cremona 1997 - vol. I pp. 148/188. Il saggio di V. Ferrari è utilissimo per le puntuali e precise segnalazioni delle fonti per l'ampia conoscenza del territorio provinciale.
67. Sulla Strada Regina M. MONTALCINI DE ANGELIS D'OSSAT - V. MARIOTTI in: "Milano capitale..." cit. Scheda 4a la pag. 239. E. BANZI - *Carta archeologica: i tracciati stradali, militari, ponti* - in: Milano capitale... cit. pp. 253/254.
68. M. FORTUNATI ZUCCALA' - *La bassa pianura bergamasca* in: Milano capitale... cit. scheda 4 c. 3 pp. 253/254.
69. Vedi sopra, nota 51.
70. Il porto ed il traghetto della Vinzasca ne sono un esempio.
71. Forse proprio dal fatto di essere comprese negli "iura regalia" deriva alle strade pubbliche il titolo di "regie".
72. Cfr. G.L. BARNI - G. FASOLI - *L'Italia nell'alto medioevo* - Torino 1964 - In particolare si veda il cap. III - *La società rurale*.
73. Cfr. M.A. LEVI - *Roma antica* - Torino 1976. M.N. PAGLIARDI - *Le tecniche costruttive* - in: "Viae publicae romane" cit. pp. 33/39.
L. QUILICI - *Le strade romane...* cit. Ed ancora L. QUILICI - "La costruzione di una strada consolare" in: Tesori della Postumia... cit. pp. 163/170.
74. *Carta fidantiae et iuramenti*, in: - *Le carte cremonesi* - cit. vol. IV n. 750 pp. 266/268.
75. A. PALESTRA - *Le strade romane nel territorio della Diocesi di Milano* in: Archivio Storico Lombardo serie X, vol. IV, 1978 pp. 7/42.
76. A. GARZETTI - "Un nuovo miliario bresciano di Massenzio" in: "Athenaeum" 1976 fasc. 1-2 pp. 64/69.
77. A. CARETTA - *Epigrafe di un legionario romano da Ricengo* in: Insula Fulcheria n. III/1964 pp. 35/37.
78. M. VERGA BANDIRALI - *Beni in Offanengo dei monasteri pavesi di S. Salvatore e di S. Pietro in Ciel d'oro* in: "Bollettino della Società Pavese di Storia Patria" 1991 pp. 11/22.
79. G.L. BARNI - G. FASOLI - *L'Italia nell'alto medioevo* - Torino 1964, p. 188.
80. A. ZAVAGLIO - *Terre nostre* - nuova edizione con aggiunte di G. Lucchi. - Crema, 1980 p. 388.
81. M. VERGA BANDIRALI - *Cremona: prime ricerche per una storia dei Masi* in: "Seriane 85", Crema, 1985 pp. 13-100.
82. Su Piacenza si veda: "Storia di Piacenza" vol. I "Dalle origini all'anno Mille" - Piacenza 1990 - In particolare sono molto utili anche per la nostra ricerca i saggi di P. RACINE - "Dalla dominazione longobarda all'anno 1000" pp. 175/264 e di P.L. TOZZI - "Gli antichi caratteri topografici di Placentia" pp. 319/392.
83. Qui venivano scaricate merci provenienti da Venezia con destinazione Crema. In particolare giungevano per via fluviale, il vetro, materiali non agevolmente trasportabili per via di terra, masserizie dei funzionari veneti. I registri delle Parti e Provvisioni vi fanno spesso riferimento.
84. Vedi sopra, nota 77.
85. Anche il ritrovamento di alcuni laterizi altomedievali confermano l'importanza della località in tale periodo. Cfr. S. FIORILLA *Laterizi altomedievali al Museo di Crema* in Insula Fulcheria n. XIII/1983 pp. 53/65.
86. Per tutto ciò che riguarda la famiglia comitale bergomense e le vicende dello stesso comitato è indispensabile il riferimento a J. JARNUT *Bergamo 568-1098. Storia istituzionale, sociale ed economica di una città lombarda nell'alto medioevo*. Bergamo 1980.
87. *La cartula commutationis* è pubblicata in: "Le carte cremonesi..." cit. vol. I n. 62 pp. 156/164. Per l'ubicazione di Caput Sario cfr. V. FERRARI *L'evoluzione del basso corso del Serio* ... cit.
88. Cfr. "Le carte cremonesi..." cit. vol. I n. 212 pp. 515/520.89. A. CAZZAMALLI - *I reperti archeologici del Marzale (Madignano - CR)* in: Insula Fulcheria n. XXV/1995 pp. 9/41.
90. Cfr. il già ricordato (sopra, nota 85) studio di Salvatrice FIORILLA *Laterizi altomedievali...*
91. *Le carte cremonesi...* cit. vol. II n. 216 pp. 4/5.
92. Archivio Capitolare di Bergamo presso Bibl. A. Mai n. 503 e n. 1107.
93. Arch. Cap. Bergamo n. 3961 (1084 aprile 8).
94. G. ALBINI - "Crema dall'XI al XII secolo: il processo di formazione del territorio" in: "Crema 1185 - Una contrastata autonomia politica e territoriale" Crema, 1988, pp. 37/54.
95. Borgo deriva dal basso latino burgus= fortificazione (lungo le frontiere) attestato già da Vegezio (sec. IV). Cfr. S. BATTAGLIA "Grande dizionario della lingua italiana" Torino 1961... To. II (1971) voce "borgo". Per le questioni relative ai presunti quattro borghi di Crema, si veda C. PIASTRELLA *Toponimi e idronimi...* cit.
96. Diversi storici locali che si sono occupati dell'argomento, ritengono che sulla città di Crema e sulla sua chiesa principale (il Duomo) si siano alternate le giurisdizioni del Vescovo di Cremona e del Vescovo di Piacenza. Ritengo però che tale opinione non sia condivisibile e che sia frutto di una errata lettura della "pagina decreti" (*Le carte cremonesi...* vol. II n. 339 pp. 222/23) di Eugenio III. Il decreto papale e riferito non alla chiesa di S. Maria, ma ad una parte dei chierici di quest'ultima e più esattamente a quella "pars clericorum" che doveva obbedienza al presule cremonese in quanto titolare di parrocchie della diocesi di Cremona. Presso la chiesa di S. Maria esisteva una "canonica" dove i "clerici" vivevano in comunità e questo spiega perchè potessero farne parte anche i sacerdoti titolari di parrocchie di altra diocesi.
97. Il riferimento è al mio articolo "Toponimi e idronimi..." più volte citato.
98. Va ricordato che l'incastellamento di Crema si pone in un momento in cui il fenomeno è in via di esaurimento. Nel nostro territorio sono, al contrario, documentati fenomeni di segno opposto essendo numerose le fortificazioni che vengono abbandonate o abbattute. Ben difficilmente, perciò, si giustificerebbe una tendenza anacronistica per la nostra città in aperto contrasto con quanto avveniva nel resto del territorio.
99. Sulla chiesa di S. Benedetto cfr. "Il XV centenario della nascita di S. Benedetto da Norcia..." cit.. Sulla chiesa della SS. Trinità cfr. G. FACCHI "La chiesa della Trinità in Crema" Crema 1993.

100. Questo rapido aumento della popolazione cremasca, il fenomeno dell'incastellamento e le trasformazioni dal sistema feudale sono stati oggetto di analisi, recentemente, da parte di G.C. ANDENNA "Territorio e popolazione" in: AA.VV. "Comuni e Signorie dell'Italia settentrionale: la Lombardia" Torino 1998 pp. 3-164. Nel volume, al quale dovrà essere fatto riferimento per le problematiche della storia medievale lombarda, non mancano precisi richiami alla realtà cremasca.
101. Per una prima informazione si vedano le voci: *ager publicus*, *ager vectigalis*, *arimannia* e *limes* in: Novissimo Digesto Italiano" Torino 1957/1975.
102. F. MENANT - *Aux origines de la société cremasque: l'immigration bergamasque et cremonaise* in: Crema 1185... cit. pp. 109/136.
103. Per una possibile derivazione dal greco della voce Crema e per il suo significato si veda U. GUALAZZINI - *Ricerche sulla formazione...* cit.
104. A. EDALLO "Il restauro 1952-1959" in: AA.VV. - "Il Duomo di Crema" Milano 1961 pp. 21/110. La segnalazione citata è a pag. 25.
105. M. G. TIBILETTI BRUNO - "Onomastica celto-latina a Crema" - In: "Insula Fulcheria" n; III/1964 pp. 11/19.
106. Cfr. A. EDALLO - "Ritrovamenti e segnalazioni" in "Insula Fulcheria" n. I/1962 pp. 61/88. La segnalazione che ci interessa occupa le pp. 85/87 (Crema-Via Cavour: ex Albergo Agnello) l'area della segnalazione è definita "Località dell'antico forte del centro cittadino".
107. Vedi sopra, nota 29.