

SOPRINTENDENZA  
ARCHEOLOGICA DELL'  
EMILIA ROMAGNA

SOPRINTENDENZA  
ARCHEOLOGICA PER  
LA TOSCANA

MINISTERO PER  
I BENI CULTURALI  
E AMBIENTALI

COMUNE  
DI FIRENZUOLA  
(PROV. DI FIRENZE)

COMUNE  
DI S. BENEDETTO  
VAL DI SAMBRO  
(PROV. DI BOLOGNA)

# LA VIABILITÀ TRA BOLOGNA E FIRENZE NEL TEMPO

PROBLEMI GENERALI  
E NUOVE ACQUISIZIONI

ESTRATTO DAL VOLUME

## ATTI DEL CONVEGNO

TENUTOSI A FIRENZUOLA - S. BENEDETTO VAL DI SAMBRO (28 SETTEMBRE - 1° OTTOBRE 1989)



COSTA  
EDITORE

Tos 17

# LA VIABILITÀ TRANSAPPENNINICA DELLA TOSCANA MODERNA

## PREMESSA

«Tra tutti i sentieri che s'incrociano e ritrovano i loro intrecci determinando la varietà degli itinerari, sono però i punti di passaggio obbligato — gli alti valichi di montagna — che guidano e determinano la scelta del pellegrino», scrive Raymond Oursel nel libro *Pellegrini* del 1978 (citato in STERPOS, 1985, p. 7).

In effetti, lo studioso che si accinge a ricostruire la «geografia delle reti viarie» e la storia della viabilità transappenninica deve preliminarmente individuare i non numerosi (quasi obbligati) punti di valico della «barriera orografica», i passi (le «serre», le «foci», «calce», «porte»), e poi procedere all'identificazione dei tracciati che da quelli si snodano, spesso con molteplici varianti, come i tanti fili di una treccia, al fine di approfittare il più possibile delle condizioni favorevoli offerte da un ambiente morfologico generalmente aspro e accidentato come quello appenninico. Oltre al condizionamento dovuto al diverso grado di difficoltà dei fattori naturali di ordine geomorfologico e idrografico (come l'ostacolo costituito dai corsi d'acqua, dalle pendenze e dalla diversa natura e solidità dei terreni), occorre comunque dare la giusta valutazione anche al peso dei fattori umani. Spesso, infatti, la trama viaria toscana dei tempi comunali e granducali era essenzialmente determinata — quanto ad andamento e a condizioni di efficienza e percorribilità — proprio dalle funzioni che gli itinerari dovevano esprimere in rapporto ai bisogni politico-militari ed economici delle aree attraversate: valori mutevoli, non di rado in contrasto tra di loro e più spesso non armonizzati tra i vari livelli istituzionali, come dimostrano le resistenze spesso manifestate dalle comunità periferiche alle direttive governative e la sordità del potere centrale alle istanze a più riprese espresse dai bisogni locali in materia di politica stradale.

In effetti, la catena appenninica tosco-emiliana non ha assunto, nei vari periodi storici, un valore assoluto: talora (età romana e comunale, periodo lorenese) è stata vista come ostacolo naturale da superare il più rapidamente possibile per collegare l'Italia centrale e la Toscana con la Padania nella fondamentale direttrice delle comunicazioni della penisola, altre volte (alto Medioevo, periodo mediceo) è stata invece considerata come indispensabile e inespugnabile fortificazione eretta dalla natura per la salvaguardia della Toscana medesima.

Di sicuro, nell'età moderna, fino almeno al principato di Pietro Leopoldo di Lorena (1765-90), la fittissima trama

delle vie di valico che dai bacini dell'Arno e degli altri fiumi «autonomi» (Magra, Serchio e Tevere) si diramava verso la valle del Po e l'Adriatico, incidendo la barriera orografica dell'Appennino, versava in condizioni di estrema precarietà. Anche le principali e più «trafficate» (per il movimento di merci e di viaggiatori, comuni e d'alto rango) *vie maestre* venivano, infatti, invariabilmente descritte come «difficilissime», «aspre», «scabrose», «quasi inaccessibili», per le forti pendenze e per lo stato ovunque disastroso del fondo stradale (quasi sempre a sterro e raramente «acciottolato» o «selciato»), per la mancanza pressoché assoluta dei ponti e delle altre «opere d'arte». In proposito, basterà ricordare che fino alla seconda metà del XVIII secolo, nessuna delle strade che si inoltravano nelle «province» propriamente appenniniche della Toscana fu mai definita «carrozzabile» o «barrocciabile»; soltanto la Bolognese del Goglio di Firenzuola e Scarperia venne, nelle fasi più favorevoli (come, ad esempio, dopo il 1739), considerata «calessabile», percorribile cioè (non di rado con notevole disagio) con veicoli leggeri come le «seggiole» e «lettighe» nelle stagioni più idonee. Tutte le altre vie furono sempre sentieri pedonali («passeggiabili») o mulattiere percorribili a cavallo o con animali da soma («vie sonneggianti, bastili o di bastina») o, tutt'al più, con rudimentali slitte (le «tregge») da quelli trainate («vie di treggia/treggiaia»)<sup>1</sup>.

Prima che si verificasse la grande svolta — autentica «rivoluzione stradale» — che, con i Lorena, avrebbe profondamente mutato l'assetto delle vie di comunicazione del Granducato, per la compiuta affermazione delle «ragioni» del progresso economico, sociale e civile, la politica viaria d'antico regime appare caratterizzata da una mai risolta contraddizione in termini: da una parte l'aspirazione a rendere più facilmente percorribili e più sicure le arterie stesse (soprattutto nei punti di valico, mediante adeguata sorveglianza, e non di rado mediante opere di fortificazione), per garantire lo svolgimento della fondamentale funzione commerciale, dall'altra (paradossalmente) l'abbandono delle opere di manutenzione per ridurre le vie ad uno stato di impraticabilità, come sicura (e facile da conseguire) garanzia di difesa dagli eserciti nemici (in specie dalle artiglierie che abbisognavano per il loro spostamento di carriaggi pesanti), quando la situazione politica italiana si faceva più incandescente.

Così, se il granduca Ferdinando I arrivò, nel 1588, a programmare (e attuare solo in parte, per l'opposizione del pontefice e dei Bolognesi), interventi migliorativi onde «agevo-



lare la strada [del Giego] da Bologna a Firenze, sì che vi si possano condurre i cocchi e le carrozze» (ROMBAI, 1987a, p. 19), nello stesso tempo continuava però a pesare — anche per questa arteria fondamentale, che infatti di lì a poco tornò ad essere preclusa al traffico rotabile — «un'altra considerazione più importante: ed è che la sicurezza dello Stato del Granduca è maggiore quanto più siano difficili ed inaccessibili i valichi, come adesso sono, massime per condurre artiglierie, onde facilitandoli, sarà aperto l'adito agli eserciti nemici»<sup>2</sup>.

Di sicuro, la strategia adottata dai secoli XIII-XIV in poi fu quella di incanalare i flussi dei passeggeri e dei commerci verso quelle transappenniniche che erano state rese più sicure grazie ai sistemi difensivi sempre più imponenti realizzati (allo sbocco delle valli montane nelle aperte pianure), dapprima, dal Comune di Firenze che provvide ad erigere le «terre nuove» di Firenzuola, Scarperia, Vicchio, Pontassieve (anche Borgo San Lorenzo, Barberino e Dicomano possono essere considerate tali), a protezione delle arterie di valico delle dorsali mugellane e romagnole<sup>3</sup>; e, circa due secoli dopo, dallo stato regionale dei Medici. I primi granduchi Cosimo, Francesco e Ferdinando I — grazie anche alla larga disponibilità di manodopera coatta (forzati e schiavi turcheschi, e soprattutto migliaia di contadini appositamente comandati, insieme ai soldati delle «bande» e ai «guastatori») — fecero eseguire una mole grandiosa di lavori nel settore delle fortificazioni, non tanto nelle parti propriamente montane, quanto invece nei punti nevralgici costituiti dalla confluenza delle strade nelle pianure dei bacini intermontani, al fine di sbarrare ogni via di accesso al Granducato. Così, se Pontremoli, Fivizzano e Caprigliola guardavano le vie della Cisa e del Cerreto in Lunigiana, Barga quelle della Garfagnana, Pescia e Montecarlo quelle delle valli della Lima e della Pescia dell'Appennino lucchese, Pistoia, Prato e la nuova fortezza di San Martino a San Piero a Sieve sorvegliavano le arterie appenniniche del Pistoiese, della Val di Bisenzio e del Mugello occidentale; Castrocaro e la città nuova di Terra del Sole erano gli avamposti sulle vie della Romagna granducale; Sansepolcro bloccava le vie della Val Tiberina, e infine Arezzo e Cortona, insieme con le «terre murate» del Casentino e del Valdarno di Sopra, tutte le direttrici dell'Appennino aretino e della Valdichiana (SPINI, 1983).

## I PRECEDENTI. I CARATTERI STRUTTURALI E GESTIONALI DELLA VIABILITÀ MEDIEVALE

Astraendo dalla considerazione della *vexata quaestio* circa la continuità o meno fra la rete stradale antica e quella medievale, basterà qui ricordare che il classico studio del Plesner (1980) e il più recente lavoro dello Szabò (1986) dimostrano in modo inoppugnabile che nell'età comunale si assiste ad una «rivoluzione stradale», per la costruzione (in certi casi si deve parlare sicuramente di «ricostruzione») di numerose arterie nei fondi o nei terrazzi delle vallate e delle pianure di recente bonifica, che affiancavano e talora sostituivano i tracciati medievali che in genere seguivano le asperità collinari in posizione di crinale o di mezza costa. Più in generale, il reticolo viario si infittì vistosamente come «naturale» conseguenza dello straordinario addensarsi degli insediamenti umani anche in aree che nel passato ne erano prive, per effetto della grande crescita demografica dei secoli XI-XIV. Insomma, il diffuso fenomeno della fondazione dei villaggi e dei castelli comportò «lo spostamento degli

assi della vecchia rete stradale e la nascita di una serie di collegamenti da cui sorse, infine, una nuova rete stradale medievale» (SZABÒ, 1986, p. 108).

Numerosi studi — soprattutto quelli di Sterpos (1961) e Foschi (1988) — dimostrano come si registrarono (nei secoli dopo il Mille) nuove fondazioni di strade in aree che assunsero a più elevati livelli gerarchici rispetto ad altre e che, di conseguenza, presero il sopravvento sugli itinerari usati in precedenza: per esempio, è il caso della valle dell'Idice che «perse notevolmente d'importanza nel medioevo come direttrice delle comunicazioni fra Bologna e la Toscana, a vantaggio della valle del Savena, tanto che gli itinerari basso medievali o della prima età moderna, oltre ad indicare con sicurezza la strada del Giego fra Scarperia e Firenze, delineano un proseguimento dei percorsi usuali per Pietramala e Cavrenno, ma non più lungo l'Idice [...], bensì verso Monghidoro e il crinale orientale del Savena» (FOSCHI, 1988, p. 169); ed è il caso, ancora, della già citata strada del Giego che nel Trecento soppiantò — come principale arteria di collegamento fra Bologna e Firenze — l'antico itinerario dell'Osteria Bruciata (STERPOS, 1985).

I grandi mutamenti che, a cavaliere dei secoli XI e XII, coinvolsero le strutture demografico-insediative ed economico-sociali, sia nelle città che nelle campagne, «comportarono trasformazioni di tale portata che non poterono non lasciare tracce di rilievo anche sulla rete delle comunicazioni in Italia. La rivoluzione commerciale del medioevo — per non parlare delle altre trasformazioni — richiede perciò un corrispettivo, logico e anche concreto; essa esige una «rivoluzione stradale» (SZABÒ, 1986, p. 78).

In effetti, a partire dal secolo XII, si registra un diverso atteggiamento del potere politico nei confronti delle strade: «non solo esse sono considerate e definite, come prima non era mai avvenuto, come un bene pubblico, ma diventano allo stesso tempo anche oggetto della pubblica amministrazione» (SZABÒ, 1986, p. 106). Una delle prime preoccupazioni dei Comuni fu infatti quella di garantire la sicurezza delle grandi vie di comunicazioni, in quanto vere e proprie innervature sulle quali si reggevano le economie e le società locali. Nello stato comunale-cittadino, «il contado era formato da decine di piccoli 'territori' disposti a grappolo intorno alla fascia suburbana larga uno o più miglia, e sottoposta direttamente all'amministrazione della città» (SZABÒ, 1986, p. 89). Dal centro dominante si articolavano, secondo un modello di maglia peculiaramente radiocentrica, le strade che attraversavano, con il tessuto urbano, tutto il territorio soggetto formato da un gran numero di comunità rurali o di distretti signorili.

Per garantire la sicurezza — così come la manutenzione (CIAMPI, 1987) — della viabilità, «si ricorre ad una consuetudine probabilmente molto antica, secondo cui l'intera comunità era da considerare responsabile per i fatti accaduti nell'ambito del proprio territorio. Nel caso delle strade ciò voleva dire che tutta la comunità e ogni singolo membro erano chiamati alla difesa attiva delle vie di comunicazione [...]. La responsabilità delle communitates per la sicurezza, tuttavia, non si limitava solo al dovere di prestare aiuto armato: [...] se gli autori del reato non erano presi e i beni derubati non erano recuperati, esse dovevano allora addossarsi i danni» (SZABÒ, 1986, p. 89).

Di sicuro, le zone appenniniche, a causa del prevalere delle aree boschive e «di pastura» su quelle coltivate (e del carattere accentratore manifestato quasi ovunque dagli insediamenti), «diventavano le parti più vulnerabili della rete stradale» (SZABÒ, 1986, p. 91). Si comprende, allora, la ragione per cui i Comuni intervennero con una attiva politica insediata-



va nei territori scarsamente popolati della montagna, soprattutto nelle aree di confine; accordando esenzioni fiscali ed altre agevolazioni agli abitanti, si programmò (con risultati non sempre positivi) la fondazione di nuovi insediamenti ma anche una funzione strategica di controllo della viabilità maggiore. Nacquero così le «terre nuove» fiorentine, prevalentemente all'incrocio di due direttrici importanti, oppure in prossimità di un passaggio fluviale o allo sbocco in pianura di una valle alpestre. Anche Parma adottò provvedimenti simili per garantire la sicurezza della via Francigena che valicava l'Appennino in Lunigiana alla Cisa: tutti coloro che fossero andati ad abitare nei pressi del passo e della chiesa di S. Maria alla Cisa avrebbero beneficiato di un'esenzione fiscale della durata trentennale (SZABO, 1986, p. 93). Non sempre però i tentativi di nuove fondazioni riuscirono, oltre che per le difficoltà oggettive di vivere nei luoghi alpestri, pressoché improduttivi sul piano agricolo ed esposti ai rigori del clima montano, anche per la crisi demografica del primo Trecento. I Comuni cittadini furono allora costretti ad adottare altre forme di intervento: ad esempio, nel 1298 «i comuni di Bologna e Pistoia decisero di erigere delle torri di legno» alla Sambuca Pistoiese, a protezione di quella strada Bolognese per la valle del Reno. Altre analoghe iniziative possono essere ricordate da parte dei Comuni di Bologna e Firenze per la strada di San Pellegrino in Alpe in Garfagnana (SZABO, 1986, p. 95). Per conto suo, Firenze nel 1358 decise di «afforzarla» la «via maestra» che valicava l'Appennino allo Stale (come ricorda il cronista Matteo Villani) e il 18 giugno 1399 decise di costruire una torre e alcune case al passo del Goglio, per comodo e difesa dei viaggiatori (ASF, *Provvisioni*, reg. 88, cc. 86r-87v).

In ogni caso, far sorvegliare una strada da uomini armati comportava la risoluzione del problema del finanziamento. Al riguardo, non si mancò di chiamare a concorrere alle spese tutte le categorie di utenti (anche occasionali), a soccorso delle evidentemente esangui popolazioni locali, come dimostra l'accordo stipulato nel 1307 fra Firenze, Prato e Bologna, per il quale la sorveglianza della transappenninica Bolognese per Montepiano e la Valdibisenzio doveva essere finanziata mediante l'imposizione di un pedaggio (SZABO, 1986, p. 95).

Parallelamente al problema della sicurezza, si perseguiva sempre più organicamente il disegno del miglioramento e dello sviluppo della rete stradale. Dal XIII secolo in avanti nasce, infatti, un gran numero di uffici e magistrature (*iudex viarium* a Firenze e Siena nel 1292 e a Pistoia nel 1294) che si interessano alla viabilità e ai ponti. «Al di fuori della città, nel contado, andrebbero ancora indicati i magistrati locali che agivano di concerto con gli organi centrali del comune ed operavano autonomamente nel proprio distretto secondo le disposizioni degli statuti». Questi riportavano spesso disposizioni e provvedimenti che miravano a preservare le strade da costruzioni edilizie che potessero provocare il loro restringimento e regolavano la larghezza delle vie medesime; oltre a ciò, «in qualsiasi statuto comunale si guardi, si incontrano ad ogni passo direttive per mantenere in buono stato, livellare e migliorare la rete di comunicazioni» (SZABO, 1986, p. 100).

In sostanza, si può sostenere che «l'insieme di questi provvedimenti costituiva solo la conseguenza logica della cognizione — radicatasi nel XII secolo grazie al rifiorire del diritto romano — secondo cui le strade rappresentavano un bene pubblico: la loro sorveglianza e conservazione spettavano ai rappresentanti locali del potere pubblico, e perciò ai comuni» (SZABO, 1986, p. 103).

## LA VIABILITÀ NELLA TOSCANA MODERNA FRA CONTINUITÀ E SVOLTA

È certo che l'assetto viario della Toscana settentrionale sotto i primi granduchi dei Medici rimase sostanzialmente immutato nelle caratteristiche gestionali e strutturali maturate nell'età comunale, essendo — a quanto si sa — la nuova strada Firenze-Pistoia per Poggio a Caiano e la bassa pianura dell'Ombrone l'unica ragguardevole realizzazione infrastrutturale post trecentesca. Giuseppe Pansini (1989) ha di recente dimostrato che, almeno fin dal 1318, la sorveglianza e la manutenzione delle pubbliche vie e dei ponti (o dei punti di traghetto e di guado dei corsi d'acqua in corrispondenza dell'incrocio con gli itinerari stradali) vennero regolamentate minutamente ed assegnate dal Comune di Firenze alla gestione dei popoli, dei comuni e delle leghe del dominio e delle province giudiziarie (posterie e vicariati). Solo dieci delle numerose arterie considerate venivano denominate «maestre»: quelle che si inoltravano nell'Appennino erano la Bolognese per Sesto, Prato e Montepiano; la Bolognese per San Piero a Sieve, S. Agata e Galliano e l'Osteria Bruciata; la Romagnola (poi Faentina) per Borgo S. Lorenzo e Marradi e — sembra — anche la Romagnola (poi Forlivese) per Pontassieve, Dicomano e S. Godenzo.

Lo stesso Pansini ha messo in luce — come autentica costante fra Medio Evo ed età moderna — lo stato disastroso in cui versava la viabilità toscana, nonostante i controlli, le visite, le sollecitazioni e gli ordini degli uffici (Ufficiali di Torre prima e Capitani di Parte Guelfa dal 1549) da cui dipendeva, evidentemente per le invincibili resistenze locali, dovute alle insormontabili difficoltà di ordine economico espresse dalle comunità periferiche; queste bloccarono di fatto ogni iniziativa e ogni progetto del potere centrale (fosse un'intera strada o solo un tratto di essa, oppure un ponte di rilevante impegno tecnico-finanziario) che non venisse realizzato con stanziamenti «a carico dell'universale», come solo eccezionalmente si verificò.

Non meraviglia, dunque, che — nonostante la legge del 10 settembre 1549, con la quale si creava la nuova magistratura della Parte, una sorta di moderno ministero dei lavori pubblici — il principato mediceo non abbia fatto altro che seguire il sistema legislativo e gestionale ideato dal Comune con la «rivoluzione stradale» duecentesca, semmai provvedendo a pochi adattamenti di razionalizzazione. Tuttavia, la nutrita serie degli interventi normativi, l'alto grado di efficienza e di competenza tecnico-scientifica degli operatori chiamati a servire nell'organico della Parte, il sempre più stretto controllo esercitato dal sovrano non riuscirono a migliorare in modo significativo le condizioni della viabilità, se è vero che ancora intorno al 1580 queste continuavano ad apparire assai critiche, come dimostra l'ispezione generale fatta al sistema dall'Agente Piero Cecini. Anche il capillare censimento descrittivo e cartografico delle strade pubbliche dello Stato Fiorentino<sup>4</sup> che ne seguì non sembra abbia prodotto, in seguito, miglioramenti di sorta, tanto che nel XVII secolo e per buona parte del XVIII la situazione continuò a rimanere precaria pressoché ovunque.

È chiaro, infatti, che un sistema di gestione come quello in atto nello Stato Fiorentino, che scaricava pressoché per intero sulle povere comunità periferiche gli alti costi monetari ed umani della manutenzione della viabilità, non poteva garantire — nonostante l'occhiuta sorveglianza fiscale e la qualificata direzione tecnica esercitata dal potere centrale — che queste strutture vitali fossero sempre ade-



PER UNA CARTA DELLA VIABILITÀ TRANSAPPENNINICA  
FRA TOSCANA ED EMILIA ALLA METÀ DEL 700

LEGENDA

- Strada carreggiabile
- Strada calessabile
- Strada selciata o lastricata
- limite attuale di provincia
- valico montano

LUOGHI DI SOSTA E DI RISTORO

- Spedali, ospizi
- osterie, alberghi, poste

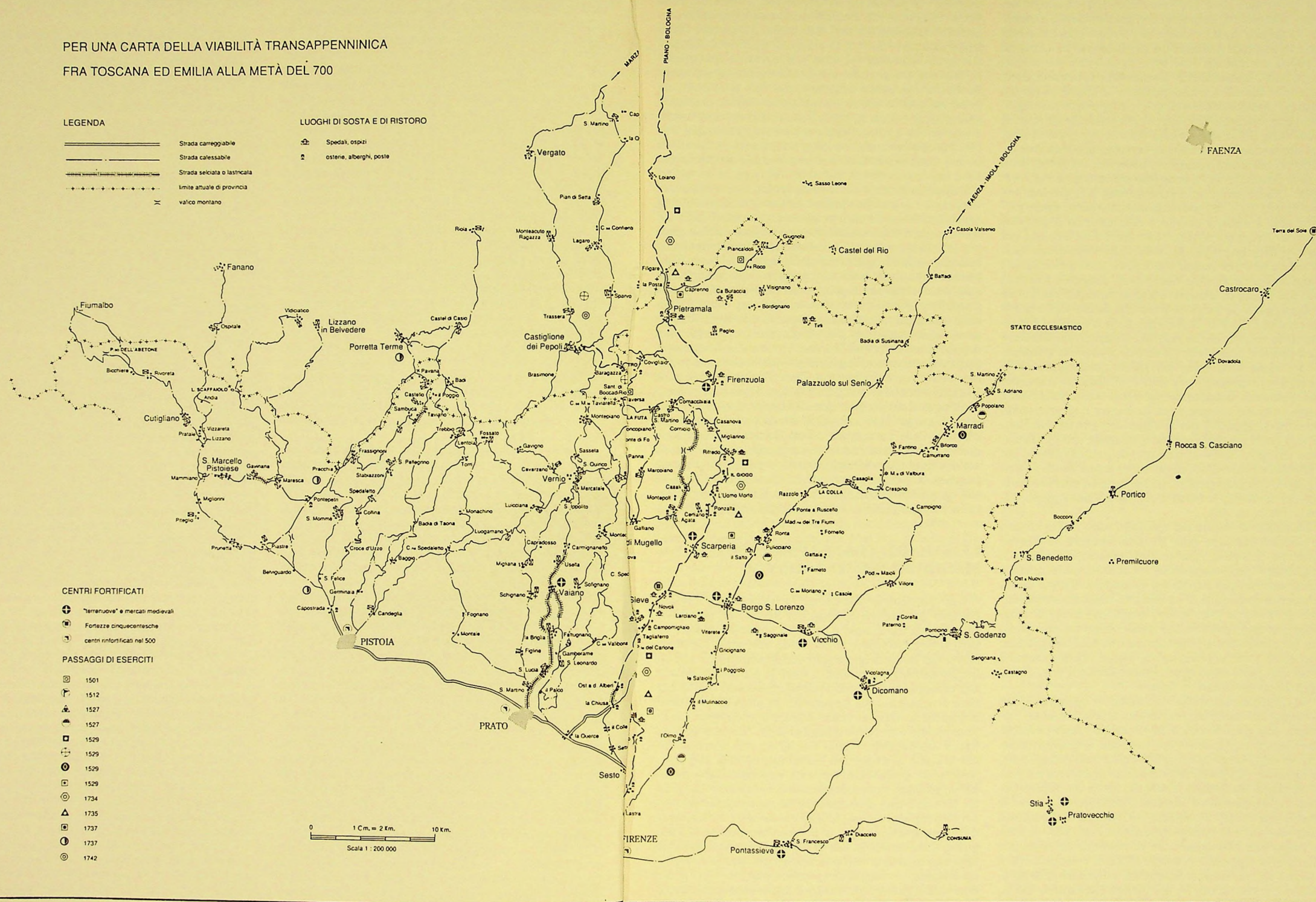
CENTRI FORTIFICATI

- "terranuove" e mercati medievali
- Fortezze cinquecentesche
- centri rinforzati nel 500

PASSAGGI DI ESERCITI

- 1501
- 1512
- 1527
- 1527
- 1529
- 1529
- 1529
- 1529
- 1734
- 1735
- 1737
- 1737
- 1742

0 1 Cm. = 2 Km. 10 Km.  
Scala 1 : 200 000





guate alle esigenze civili ed economiche del Granducato e in particolare delle sue «province» più sviluppate sul piano urbanistico, demografico, commerciale e produttivo in genere. Anzi — come ben dimostra quella stessa fonte di assoluta attendibilità che il *corpus* delle piante di popoli e strade del 1582-86 — si può dire che le strade tardo-cinquecentesche consistevano essenzialmente, nelle zone montane e alto-collinari, in arterie anguste e tortuose (quasi sempre mulattiere o sentieri «passeggiabili») che, cercando di evitare il più possibile gli insicuri fondi valle, si arrampicavano sulle creste e sui crinali, o si snodavano in posizione di versante, generalmente indifferenti alle caratteristiche morfologiche dei rilievi, quali i ripidi pendii, le curve, le altezze dei valichi, le valli precipiti. Queste strutture, larghe appena 2-3, raramente 4 braccia (da 1 a 2 m) potevano evidentemente essere percorse solo a piedi, a cavallo o con bestie da soma: esse erano di frequente soggette alle frane e all'erosione per l'azione delle acque piovane e dei vicini torrenti che spesso scorrevano per lunghi tratti entro il loro tracciato. I viaggi non potevano che essere lenti, disagiati e pericolosi. Le strade di pianura erano certamente più ampie di carreggiata (in media 5-6 braccia, talora 8-10 e persino 12, cioè 2,50-3 m fino a 6 m), sì da consentire il transito delle vetture, anche pesanti. Tuttavia, una caratteristica comune delle vie di piano e di colle era la prevalenza del fondo «naturale» sterrato su quello lastricato o anche solo inghiaiato e il cattivo o mediocre stato, per l'abbandono e la trascuratezza in cui erano tenute nella lunga stagione compresa tra l'autunno e la primavera. Disastrosa, appariva poi la situazione per ciò che concerne i ponti: queste importanti strutture spesso mancavano del tutto, anche in corrispondenza delle arterie più trafficate e i corsi d'acqua dovevano essere allora passati a guado, con gravi pericoli (nella stagione piovosa almeno) per le merci, le bestie e gli stessi viandanti (ROMBAI, 1987a, p. 16).

La chiave di lettura del mediocre stato in cui versava la viabilità pubblica della Toscana moderna risiede nel fatto che, di regola, i pur continui ma modesti interventi migliorativi sembrano decisi in maniera contingente e frammentaria, per rispondere ai modesti bisogni locali, in assenza comunque di un progetto organico e complessivo del sistema. Non solo: l'analisi dei lavori di maggiore impegno dimostra che questi spesso furono attuati più per soddisfare gli interessi patrimoniali del principe che quelli «dell'universale», o, almeno delle comunità locali che pure erano quasi sempre tenute a farsi carico degli oneri in danaro e lavoro.

Al riguardo, basterà qui ricordare — come esemplari — alcuni dei numerosi «rassettamenti» straordinari realizzati, con spese a carico dei frontisti e delle circoscrizioni locali, in occasione dei frequenti «viaggi principeschi» o degli «ingressi trionfali» dei sovrani o degli ospiti di riguardo. Nel 1608, nell'occasione dell'arrivo a Firenze di Maria Maddalena d'Austria, sposa del futuro Cosimo II, Ferdinando I dispose il restauro di numerose arterie, fra cui la «Bolognese tra Marradi e il confine» e tra Marradi e la villa granducale di Pratolino: un tratto lungo ben 33 miglia, dove fu possibile far transitare «lettighe o seggiole», con una spesa di 566 scudi che il sovrano decise, magnanimente, «di addebitare all'universale e non ai popoli del luogo» (ROMBAI, 1987a, p. 23). Scrive Gigi Salvagnini (1983, pp. 85-88) che «le occasioni per rivedere la viabilità granducale, sempre più diventano la visita alla Capitale di ospiti insigni e gli spo-

stamenti della Corte» alle innumerevoli ville e fattorie mediche o ai santuari di Montesenario, Camaldoli, della Verna, di Loreto, ecc. Emblematico appare l'episodio progettuale elaborato nel 1618 dal tecnico Alessandro Sanesi coll'obiettivo di rendere carrozzabile la Mulattiera di Barberino (che pure era stata «ripristinata» nel 1608 fino a Ponte a Signa) dal confine bolognese alla pianura fiorentina: fra l'altro occorre costruire oltre quaranta ponti sui corsi d'acqua (specialmente l'Idice, che intersecava a più riprese la strada) che occorre attraversare a guado, con gravi pericoli per i passeggeri. Inutile dire che il progetto Sanesi, bocciato dal principe e dalla Parte, era destinato a rimanere una «utopia stradale» per oltre due secoli (SALVAGNINI, 1983, pp. 87 e 163).

Difficilmente, fino a Pietro Leopoldo, le comunità periferiche e i proprietari privati (anche cittadini) che controllavano le risorse territoriali locali — coloro cioè che erano tenuti a coprire globalmente o in gran parte le spese per le opere pubbliche — riuscirono a far accogliere le loro istanze alle magistrature della Parte e dei Nove Conservatori alle quali spettava la gestione della politica stradale. Probabilmente è proprio in questo aspetto che è possibile cogliere la svolta tra la «politica viaria d'interesse universale» del Comune e quella d'interesse troppo spesso «personalistico» dei granduchi. In ogni caso, non si può tacere che nella Toscana moderna vi furono realizzazioni di un certo impegno sulle direttrici stradali più importanti, come quelle per Pisa, Pistoia ed Arezzo e specialmente sulla Cassia tra Firenze, Siena e Acquapendente: qui si arrivò (alla fine del Cinquecento) alla risistemazione generale del piano stradale mediante innalzamento della carreggiata e sua lastricatura, con altre opere di drenaggio (escavazione e pulitura dei fossi di scolo laterali ed erezione di muri di difesa) e di «trasmutamento» (raddrizzamenti per eliminare i tratti soggetti alle inondazioni fluviali o le curve e salite troppo tortuose e ripide) (SPINI, 1976 e CIAMPI, 1980, p. 289 ss.).

## LE STRADE TRANSAPPENNINICHE MAGGIORI SOTTO I MEDICI

Una particolare attenzione fu sicuramente prestata (seppure per ragioni contingenti: SPINI, 1976), significativamente fra Cinque e Seicento allorché i Medici ebbero rafforzato il loro predominio alla scala regionale, anche agli itinerari importanti della treccia viaria che dal bacino dell'Arno si diramava verso le province montane, con proseguimento per la Padania, incidendo così la barriera orografica degli Appennini. In proposito, va detto che anche le aree montane più appartate rispetto a Firenze e alle altre città maggiori della Toscana (come i bacini intermontani, dalla Lunigiana alla Garfagnana, dal Mugello al Casentino e alla Valtiberina), che apparentemente potrebbero sembrare destinate dalla natura all'isolamento, in realtà divennero — almeno da quando Firenze riuscì a conquistare la supremazia regionale nei riguardi di Pistoia, Arezzo e delle altre città toscane e di conseguenza decadde il ruolo centrale della Lunigiana, attraversata, grazie al valico della Cisa, dalla più importante arteria europea alto-medievale, la Francigena o Romea — luoghi di «grande» transito. Così queste aree videro passare personaggi e schiere che mai le avrebbero di per sé visitate e furono coinvolte in fatti non legati alle iniziative e agli interessi dei loro abitanti.

Sicuramente, tra tutte le transappenniniche spiccano



le diverse vie Bolognesi (disposte, insieme al prolungamento della Romea a sud di Firenze, lungo la dorsale primaria della penisola, la Milano-Bologna-Firenze-Siena-Roma-Napoli). Queste strade attraversano soprattutto il Mugello che dal Due-Trecento rappresentava (e rappresenta tuttora con la direttissima e con l'autostrada!) il più formidabile «nodo di valico» della barriera montana, per la polarizzazione del transito dei passeggeri e delle merci tra l'Europa occidentale e l'Italia settentrionale, Bologna e Firenze (e i rispettivi contadi) e buona parte dell'Italia centrale. Le transappenniniche maggiormente usate erano, nel Cinquecento, una dozzina: da ovest ad est, l'antica Francigena della Cisa; la via della Foce delle Radici e di San Pellegrino in Alpe; le vie che per le valli della Lima e del Reno valicavano la Montagna Pistoiese a Boscolungo oggi Abetone, alla Porretta e alla Sambuca; la via che per le valli di Reno e Setta scendeva dal valico di Montepiano nella Valdibisenzio a Vernio, Vaiano e Prato; la «via del Sasso» che attraversava le valli di Setta e Sambro-Savena per Monzuno, Montefredente e Piano (del Voglio) scendeva a Baragazza e, per il passo di Monte Citerna, nel versante destro della valle dello Stura a Casaglia e Barberino di Mugello, oppure proseguiva ad est per Bruscoli e per il valico dello Stale, donde scendeva (nel versante sinistro della valle dello Stura) nella «mulattiera di Barberino» per Montecarelli e San Gavino; la via «della Faggeta o delle Cannove» (è denominata «delle Cannove» in una grandissima e assai dettagliata carta manoscritta di metà Settecento di recente acquistata dalla Biblioteca Moreniana di Firenze) che, percorrendo il versante sinistro della valle del Savena, si staccava dalla Bolognese del Giego a Pianoro e toccando Brenta, Monzuno, Trassasso, Cedrecchia, Madonna dei Fornelli, il passo del Monte Bastione, la Faggeta e il Passeggiere scendeva ugualmente allo Stale, per dirigersi tramite la «mulattiera» a Barberino; la Bolognese per antonomasia, cioè la strada che dalla Filigare, Pietramala, Firenzuola, il passo del Giego, Scarperia e San Piero a Sieve entrava a Firenze da porta San Gallo; la via Faentina per la valle del Lamone, Marradi, la colla di Casaglia, Borgo San Lorenzo e la valle del Mugnone; la via Forlivese per Castrocaro, il passo del Muraglione, Ponticino di San Godenzo, Dicomano, Borgo San Lorenzo (o Pontassieve); la «via di val di Bagno» che da Cesena (per il passo di Monte Coronaro e Pieve Santo Stefano, oppure per i valichi dei Mandrioli e della Consuma) portava nella Valtiberina o/e in Casentino e quindi a Pontassieve; la «via della Marecchia» che da Rimini per Badia Tedalda, il passo di Via Maggio e Borgo San Sepolcro scendeva in Valtiberina (e da lì perveniva a Firenze per il Casentino o il Valdarno di Sopra).

Tutte queste strade erano giudicate dagli ambasciatori veneziani Marco Foscari e Tommaso Contarini «difficilissime», «aspre», «scabrose», «quasi inaccessibili da eserciti e da artiglierie» (citato in ROMBAI, 1987a, pp. 20 e 33). Ciò tuttavia, gli stessi attenti osservatori non potevano esimersi dall'indicare un lungo elenco di eserciti (fanti e cavalieri) che — a partire da Carlo VIII nel 1494 per la via della Cisa; dal Valentino per la Bolognese dell'Idice e Cavenno, lo Stale e Barberino nel 1501; dal cardinale Leone e da papa Clemente de' Medici nel 1512 per la via della valle del Sasso e di Barberino; dal duca d'Albania nel 1524 per la via della Garfagnana; dal duca di Urbino e dai Veneziani per la via del Sasso e Barberino; dal duca di Borbone e dall'esercito spagnolo per la via del Bagno e dall'esercito francese per la via di Marradi nel 1527; dalle truppe di papa Clemente VIII nel 1529 che calarono

in Mugello (sboccando a Barberino, Galliano, Borgo San Lorenzo), per partecipare all'assedio di Firenze repubblicana, contemporaneamente «dal contado di Bologna, d'Imola, di Faenza e di tutta la Romagna», attraverso la Bolognese del Giego, quella di Bruscoli e Barberino e le altre diverse Bolognesi di quella «provincia» — discesero in Toscana, tra la fine del Quattrocento e i primi decenni del secolo successivo, talora portando con loro anche l'artiglieria pesante, come fece l'esercito papalino nel 1529, magari tra mille difficoltà, integrando le pariglie dei «cavalli tedeschi» con «buoi del paese» (ROMBAI-SORELLI, 1985, pp. 37-40).

Deve essere comunque valutato attentamente il fatto che nel XVI secolo — come già nel Due-Trecento, allorché le nuove strade Bolognesi dell'Osteria Bruciata e del Giego furono da Firenze concepite come «arterie militari di penetrazione verso un territorio nemico» (STERPOS, 1961, p. 32), e come ribadiva ancora intorno alla metà del Settecento un anonimo aiutante di campo del comandante supremo l'esercito lorenese (BMoF, *Palagi*, ins. 251, *Topografia militare*)<sup>5</sup> — l'interesse strategico-militare, proprio degli stati assoluti dell'età moderna, prevaleva nettamente su quello economico-commerciale (in rapporto alla considerazione della viabilità). Questo fatto ci aiuta a comprendere le ragioni per cui la viabilità che risaliva i versanti appenninici fosse volutamente mantenuta (dal governo centrale) — almeno nelle zone di valico e di frontiera — nelle sue caratteristiche di precarietà: in quello stato, essa si prestava singolarmente, all'occorrenza, alla difesa.

Non è un caso che i già citati ambasciatori Foscari e Contarini e il viaggiatore inglese Robert Dallington avessero lucidamente colto — rispettivamente nel 1527, nel 1588 e nel 1596 — il rapporto di consequenzialità esistente tra impraticabilità delle vie appenniniche (e spopolamento montano) e sicurezza dello stato toscano (citato in ROMBAI, 1987a, pp. 19 e 33).

Ad esempio, scrive Foscari nel 1527 che «della fortezza della loro regione i signori Fiorentini si ponno ancora non meno contentare per essere il territorio loro munitissimo e fortissimo di natura, da quelle parti specialmente onde possono aspettare maggiori eserciti e più potenti, e d'onde corrono maggiori pericoli e più sospetti, che è da settentrione e da levante, ossia dalle bande di Lombardia e di Romagna; perché dovendo passare alcuno potente esercito in Toscana, è verosimile che venga dai Regni di Francia e di Germania, ovvero si faccia in Lombardia, e venendo da detti luoghi è forza che passi per li monti che la dividono dalla Lombardia e dalla Romagna, che sono altissimi e asprissimi con valli e passi angustissimi e difficilissimi almeno per miglia cinquanta: talché ad ogni esercito con artiglieria convien dimorare in quel transito almeno per otto giorni». E Contarini nel 1588 aggiungeva: «ma quello che lo rende inespugnabile è che un esercito, che avesse da entrare in Toscana, avria da camminar molte giornate intere per luoghi non solo difficili ma sterili, dove non trovando da nutrirsi saria astretto a venir meno [...]. Le altre volte che vennero eserciti forestieri, ebbero il favor de' Medici, l'aiuto dei pontefici, il soccorso del contado, l'inclinazione di quella parte della città che seguiva quei che erano esclusi: adesso, non avendo luogo questi accidenti, mancheriano questi fondamenti».

Così, lo stato — nonostante fosse assai difficile sorvegliare, con forza adeguata, tutte le numerose transappenniniche esistenti (che era pur sempre bene salvaguardare, onde premunirsi in occasione delle frequenti ricorrenze,



nella cattiva stagione, di frane e di smottamenti, di abnorme copertura ghiacciata o nevosa, ecc.) — preferì coscientemente lasciare queste arterie, nei tratti di valico e di crinale almeno, in una condizione di permanente precarietà, al limite della transitabilità persino con animali da soma e da sella. Solo sulla Bolognese del Giogo si concentrarono, dal Trecento in poi, cospicui interventi di manutenzione e di miglioramento voluti dal governo: interventi decisi, non a caso, su una via (che, fino alla costruzione della Bolognese della Futa nel 1749-52, rimase la più grande arteria della Toscana) che fu potentemente protetta, dalla seconda metà del Cinquecento, dalla Fortezza di San Martino sopra San Piero a Sieve; eretta cioè a guardia del passaggio obbligato sul fiume, interessato da un grande ponte, e in aggiunta alle cittadelle trecentesche di Firenze e di Scarperia. Si spiega così la ragione per cui la sicurezza della strada venne sempre garantita: essa fu infatti sistematicamente evitata dagli eserciti nemici che, a più riprese, invasero la Toscana da nord, attraverso le altre vie Bolognesi.

In ogni caso, i viaggi sulla Bolognese del Giogo furono sempre lenti e difficoltosi: nella bella stagione, mediamente occorreva due giorni con un pernottamento, ma nella brutta stagione si arrivava a tre o quattro giorni (con due o tre pernottamenti a Scarperia, Firenze, Firenzuola, Loiano, Pianoro) per il tragitto Bologna-Firenze. Questa Bolognese fu calessabile solo per alcuni tratti, o solo temporaneamente l'intero percorso, dopo i più radicali interventi di restauro e di miglioramento. Veniva pertanto seguita con cavalli da sella, oppure a dorso di muli o asini; spesso i viaggiatori di riguardo erano trasportati su traini come le «tregge» oppure in «lettiga»; abbastanza di frequente, però, la via fu percorsa da calessi leggeri a due ruote (le «seggiole»). Non mancò, tuttavia, chi vi si avventurò con dei carri, come Galeazzo Sforza in visita al Magnifico nel 1471 (le sue «dodici carrette» finirono per essere trasportate smontate su muli nel tratto più impervio). Ancora alla fine del Cinquecento era praticabile con «chevalchate grosse et anco chon chorrieri», ma con evidente pericolo, a causa «il verno della neve, e la state degli assassini». Nel 1598, scrive il principe Lodovico d'Anhalt, «a Bologna ebbe fine il viaggio in carrozza, non potendosi passare l'Appennino se non a cavallo e sopra i muli. Scegliemmo i muli perché più sicuri nel salire e scendere i monti».

E, ancora: «chi passava di là, ricco o povero, non poteva che cavalcare, affidando i bagagli o le mercanzie a bestie da soma». Così, Daniele Sterpos (1961) riassume i caratteri della più trafficata (e agevole da percorrersi) transappenninica, la Bolognese del Giogo, e più in generale (e a maggior ragione) della viabilità di montagna nel Cinquecento e nel Seicento.

## PER UNA CARTA DELLA VIABILITÀ TRANSAPPENNINICA TOSCO-EMILIANA INTORNO ALLA METÀ DEL SETTECENTO

Proprio al tramonto dello stato di «antico regime» e poco prima che prendesse avvio, nella Toscana di Pietro Leopoldo, l'operazione «strade carrozzabili» che in pochi anni avrebbe rivoluzionato l'assetto viario del Granducato, due fonti documentarie di grande attendibilità e significato — la già ricordata *Topografia militare* del 1747 e la *Descrizione di strade e ponti, mulini e gualchiere* del 1763<sup>6</sup> —

consentono di fissare i caratteri essenziali (di ordine spaziale e strutturale) del reticolo delle comunicazioni transappenniniche, così come si erano definiti nel corso delle età medievale e moderna.

La carta tematica che è stata costruita in base ai due elenchi sopra ricordati — e che ha richiesto non pochi riscontri sul terreno, al fine di individuare i tracciati medesimi, e le strutture di sosta (ospedali ed ospizi e osterie) — dimostra, inequivocabilmente, che le diverse direttrici transappenniniche per Parma, Reggio Emilia, Modena e Bologna, nonché per le città e i porti della Romagna<sup>7</sup>, erano costituite da vere e proprie «trecce» formate ciascuna da innumerevoli fili. Il risultato era una maglia fittissima e non gerarchizzata di vie pedonali e mulattiere — eccezion fatta per la Bolognese del Giogo, la vera e propria spina dorsale del sistema (definita «calessabile» e dunque percorribile in genere con veicoli leggeri a due ruote, salvo che nel tratto Pietramala-Filigare, definito «carreggiabile») — che presentavano pressoché ovunque un identico grado di precarietà, quanto al fondo stradale (solo eccezionalmente «selciato», di regola sterrato)<sup>9</sup> e alla rarefazione dei ponti di pietra e di legno<sup>10</sup> e delle stesse strutture di ristoro<sup>11</sup>.

A evidente dimostrazione dell'importanza determinante dei fattori storici — anche in palmarie contrasto con le vocazioni naturali del territorio e con la legge matematico-geometrica della linearità e della minor distanza degli itinerari — si deve rilevare che ogni valle, anche piccola, dell'Appennino aveva col tempo realizzato almeno una sua via di valico, attraverso la quale manifestare le proprie necessità vitali di «apertura» socio-economica, per addvenire alla integrazione e al riequilibrio dei delicati e precari «generi di vita» locali con l'economia piano-collinare, mediante le diffusissime pratiche delle migrazioni stagionali e del contrabbando. In effetti, in tutto l'arco appenninico toscano compreso fra la Lunigiana e la Valtiberina, nonostante certe differenziazioni e specificità locali, le tante «piccole patrie» (corrispondenti a «comunità di villaggio» che mantenevano ancora un notevole grado di coesione sociale) presentavano connotati largamente omogenei, riferibili al sistema agro-silvo-pastorale che per garantire l'indispensabile autonomia alimentare doveva collegarsi con le migrazioni stagionali nelle Maremme e col l'artigianato tipico (siderurgia e metallurgia, lavorazione del legno, della carta e delle fibre tessili) della montagna (ROMBAI, 1989).

Così è agevole verificare come tra l'alta Val di Reno e il Mugello centrale si susseguano parecchi passi; dapprima quelli ubicati nei rilievi dominati dal Corno alle Scale (il più importante era sicuramente quello di Porta Franca e Lizzano Belvedere) che digradano poi nella vallata del Reno, che costituisce il più agevole corridoio di comunicazione naturale esistente fra Pistoia e Bologna, tramite Bagno della Porretta e Marzabotto. A destra dello stesso fiume si trovano gli importanti valichi della Collina (raggiunto dalla via di Spedaletto-San Pellegrino e Sambuca), di Badia a Taona e di Fognano verso i torrenti Limentra. Più ad est ancora, troviamo il passo di Montepiano ed altri minori che collegano l'alta Valdibisenzio a occidente con le Limentra e ad oriente con la Calvana, ed infine i valichi del Mugello occidentale (Monte Citerna e Stale nel territorio di Barberino, Osteria Bruciata e Giogo in quello di Scarperia).

Tutte le vie Bolognesi — un sistema costituito da tante ramificazioni locali, solo in parte raffigurate nella carta — prima di confluire necessariamente ai suddetti valichi,



oppure subito dopo, facevano capo ad un numero relativamente esiguo di «nodi» di convergenza e di irradiazione, autentici crocevia stradali, come Lizzano Belvedere, Ponteetri, Bagno della Porretta, Treppio, Castiglione dei Gatti oggi Pepoli, Baragazza, e magari semplici locande e luoghi di ristoro come Faggeta, Casaglia, Mangona, Pietramala, ecc., ubicati anche ad una certa distanza dagli allineamenti naturali più brevi.

Il Mugello occidentale costituiva l'autentico corridoio e «luogo centrale» del sistema delle comunicazioni fra Bologna e Firenze. Oltre alle principali direttrici per la Valdimaiana e per Barberino e lo Stale (con biforcazione per Bruscoli, a sinistra, e per Pietramala tramite la Traversa, a destra), per Scarperia-Giogo-Firenzuola-Le Valli e Pietramala, per Borgo San Lorenzo-Ronta-Marradi e/o Palazzuolo, per Dicomano-Ponticino di S. Godenzo, appaiono infatti delineate altre vie «secondarie», come quella da Barberino per Casaglia e Bruscoli o per la Faggeta, oppure come le altre da Galliano per Panna, Castro e Cornacchiaia e da S. Agata per Corniolo (attraverso il valico dell'Osteria Bruciata). Il fitto reticolo delle transappenniniche mugellane ubicate ad ovest del passo dello Stale (vie di Mangona, di Migneto per Tavianella, di Capriola, di Casaglia) per Bruscoli, Baragazza, Castiglione dei Pepoli, Monzuno, ecc. è ricordato anche da numerose carte manoscritte sei-settecentesche (ASF, *Piante Miscellanea*, n. 392/24; *Piante R. Rendite*, n. 9 e *Confini. Piante moderne*, sez. I, n. 2).

Di sicuro, intorno alla metà del Settecento questo sistema — nonostante la estrema povertà tecnica e le insuperabili difficoltà di ordine finanziario e amministrativo — appariva ancora vitale, in quanto coerente con le esigenze locali, più che con quelle generali dello Stato.

La politica pietroleopoldina e lorenese nel suo complesso (ROMBAI, 1987b) arriverà, fra Sette e Ottocento, a far saltare gli equilibri su cui si reggeva l'intero sistema, con la creazione di un numero limitato di strade facilmente rotabili in tutte le stagioni. La costruzione delle grandi transappenniniche, come quelle della Cisa e del Cerreto in Lunigiana, co-

me la Modenese dell'Abetone e la Bolognese della Porretta nella Montagna Pistoiese, soprattutto come la Bolognese della Futa (e poi la Faentina della Colla di Casaglia e la Forlivese del Muraglione nel Mugello, e financo la via dei Due Mari della Bocca Trabaria), determinerà infatti un processo di selezione e gerarchizzazione stradale che comporterà lo sviluppo delle aree direttamente attraversate e polarizzate dagli assi principali. In altri termini, la politica viaria lorenese (più degli altri ferventi riformatori) arriverà ad essere il motore di differenziazione zonale e locale del tessuto per l'innanzi relativamente omogeneo dell'Appennino, che comincerà così a muoversi a due o più velocità: di sicuro, le aree polarizzate dalle grandi arterie rotabili (come l'alta Val di Lima e l'alta Val di Reno, il Mugello occidentale disposto intorno a Barberino e Borgo S. Lorenzo, ecc.) attireranno, grazie all'incanalamento delle correnti commerciali che vi si registrerà, sempre più popolazione e insediamenti, attività artigianali e anche industriali, esperienze di compiuta valorizzazione di mercato delle risorse agro-silvo-pastorali, mentre le aree non investite dalle nuove infrastrutture alla lunga saranno (anche se situate a distanze non eccessive da queste) disertate dai traffici e condannate all'isolamento, con gravi ripercussioni sull'intera organizzazione del territorio (ROMBAI, 1989).

Questo processo di differenziazione e gerarchizzazione spaziale è esemplarmente documentato dalle fonti sette-ottocentesche (particolarmente dalle relazioni vicariali, come pure dai materiali riuniti e prodotti dal «matematico regio» Pietro Ferroni durante la laboriosa progettazione della «via di Romagna»), in un vasto arco spaziale compreso fra il Mugello centro-orientale e la Valtiberina<sup>12</sup> e spiega la chiara e immediata presa di coscienza che ne ebbero le popolazioni locali, le quali non esitarono a suscitare lunghe vertenze — che arrivarono ad assumere la dimensione di aspri conflitti politico-amministrativi col potere centrale e di vere e proprie «guerre di strade» combattute fra le diverse comunità — per poter godere della linfa vitale garantita da una grande arteria rotabile che collegasse i due versanti dell'Appennino con le sottostanti fasce collinari e vallive della Padania e della Toscana.

## NOTE

<sup>1</sup> Per uno sguardo d'insieme si rinvia al classico lavoro di STERPOS, 1961 e al più recente saggio di ROMBAI, 1987a.

<sup>2</sup> Così gli ambasciatori veneziani Contarini e Foscari nel 1527 e 1588 e il viaggiatore inglese Robert Dallington nel 1597 (citati in ROMBAI, 1987a, pp. 19 e 33). Da notare che nel 1597, i Capitani di Parte ordinarono pure — sulla Bolognese del Giogo, e precisamente al passo della Radicosa — la costruzione di un ospedale (sotto forma di tabernacolo con stanza contigua) «per ricovero dei viandanti» (ASF, Parte, f. 767, n. 185).

<sup>3</sup> Cfr. MORETTI, 1979. Da notare che nel 1329 Firenze decise di fondare pure — a quel che si sa con risultati fallimentari — una «terra nuova» sulla strada della Consuma, con la motivazione che questa «serviva alla sicurezza della strada stessa» (SZABO, 1986, p. 93). Anche tante altre «terre nuove», o almeno tanti nuovi «borghi» e «mercatali» sorti nella Valdibisenzio (Vaiano), nel Casentino (Stia, Pratovecchio, Badia Prataglia), nella Valtiberina (Borgo S. Sepolcro, Pieve S. Stefano) e nel Valdarno di Sopra (Terranova, Castelfranco, S. Giovanni, Montevarchi, Figline), svolsero pure l'importante funzione di punti di controllo della grande viabilità.

<sup>4</sup> Da questa operazione, che impegnò dal 1582 al 1586 (popolo per popolo, i tecnici rilevarono, misurarono e disegnarono su carta tutte le strade esistenti, tra frequenti casi di ostruzionismo dei rettori e delle popolazioni locali, cui si continuava ad addossare i costi di gestione del sistema) i migliori capimastri della Parte, resta una documentazione di straordinaria impor-

tanza sul piano geografico-storico, culturale e artistico, conservata in ASF, Parte, f. 121/1-II.

<sup>5</sup> Da notare, che D. Stierpos (1961) e la stessa Topografia militare ricordano i passaggi sulla Bolognese del Giogo, di Carlo di Borbone nel 1734 (per conquistare Napoli) e nel 1735 (per tentare la conquista della Lombardia); la ritirata dell'esercito spagnolo, inseguito da quello austriaco, nel 1735 e, infine, il passaggio di 6000 Austriaci nel 1737 per garantire il nuovo granduca Francesco Stefano. Altri contingenti di truppe transitarono dalla Bolognese della Porretta e del passo della Collina (come gli Austriaci, forse nel 1735) e dalle altre mulattiere che confluivano a Treppio e a Badi (vi passarono truppe pontificie e francesi dirette a Pistoia, forse nel XVI secolo), e finalmente dalla via «di traversa» che da Galliano e Panna per il passo dello Stale si dirigeva a San Giacomo e a Castiglione dei Gatti oggi Pepoli (dove «nel mese di novembre dell'anno 1742 passarono 600 uomini di fanteria spagnola con 80 o 100 cavalli di Don Fernando La Torre per trasferirsi a Bologna»).

<sup>6</sup> È considerata in ASF, Parte, f. 1707.

<sup>7</sup> Ad ovest della Val di Reno (Lunigiana, Garfagnana e parte occidentale della Montagna Pistoiese), le comunicazioni privilegiavano ovviamente le città emiliane di Parma, Reggio Emilia e Modena: a questi centri si indirizzavano numerose «vie di Lombardia» per i passi del Brattello, della Cisa, di Pracchiola, del Lagastrello e del Cerreto in Lunigiana; di Prabarena e di San Pellegrino e delle Radici in Garfagnana. Nell'alta Valle della Li-



ma, le varie «vie Modenesi» valicavano l'Appennino Pistoiese ai passi della Luce, di Serra Bassa di Boscolungo, di Serra delle Motte o Foce delle Virginette, di Acqua Marcia o Alpe alla Croce (poi Croce Arcana), di Ancisa o Incisa o Calanchetta, di Calanca o Tre Termini, di Strofinaio. Ad oriente della Colla di Casaglia (Mugello centro-orientale, Casentino e Valtiberina), la viabilità privilegiava invece il sistema delle città romagnole (disposto sull'Emilia) di Imola, Faenza, Forlì, Cesena e Rimini e gli scali adriatici che a quelle si collegavano: le diverse vie che vi si indirizzavano, seguendo le vallate fluviali collegate a pettine con l'Emilia, erano infatti denominate «di Romagna», ma il viaggiatore che vi si inoltrava avrebbe comunque potuto puntare su Bologna una volta raggiunta la via Emilia.

<sup>8</sup> Tratti «calessabili» sono segnalati nelle arterie della Valdibisenzio (fra Prato e Carmignanello), della Valdimarina (fra La Chiusa e Barberino), nella Faentina (fra Borgo S. Lorenzo e Ronta) e nella via S. Giacomo-Baragazza con direzione Castiglione dei Gatti. «Carreggiabili» venivano definite la Pistoia-Ponti di Capostrada (vale a dire il tratto pianeggiante iniziale delle varie vie Modenesi e Bolognesi della Montagna Pistoiese), il tratto iniziale (fra Prato, S. Martino a Coiano e S. Lucia) della Valdibisenzio.

<sup>9</sup> La presenza del lastricato è documentata sulla via Modenese della Montagna Pistoiese tra Maresca e Gavinana (strada S. Marcello-Pistoia); sulla Bolognese della Porretta tra La Sega, Taviano e Pavano; sulla via Bolognese della Valdibisenzio tra Prato e Vaiano; sulla via della Valdimarina di Prato e Calenzano nei tratti tra Prato e gli Alberi e Barberino e Monte Carelli; sulla via Bolognese confluyente a Castiglione dei Gatti con provenienza da S. Giacomo e Baragazza; sulla via Bolognese di S. Agata e Stale nel tratto tra S. Agata e Corniolo.

<sup>10</sup> È qui impossibile, invece, raffigurare ed enumerare i ponti, sia per il loro alto numero, sia anche perché spesso mancano riferimenti ai corsi d'acqua da essi attraversati. In ogni caso, appare emblematica la differenza al riguardo riscontrata dall'autore della citata Descrizione di Strade e ponti, mulini e gualchiere del 1763 fra la Bolognese vecchia del Goglio e quella nuova della Futa nel territorio della comunità di Firenzuola. Mentre la prima (larga «non è più di quattro braccia») disponeva di appena «tre ponti di legno, uno sul Rio Vecchio, altro sul Fosso Reale dell'Idice, altro sul Fosso delle Stradacce» (oltre al «ponte di le-

gno fatto di travi della larghezza di due terzi di braccio, che è di estensione quanto è grande il Fiume Santerno, sopra il quale passano i pedoni, che si portano nel Mugello e nel Fiorentino, o che tornano o vengono a Firenzuola, donde resta distante poche braccia», e oltre ancora ad analogo ponte situato «sul Rio Bavondoli, il quale però non sarà di lunghezza più di 10 braccia»), la seconda arteria (larga ben 12 braccia) aveva «dodici ponti murati».

<sup>11</sup> Al di là dei non pochi servizi (locande, taverne, alberghi e osterie, spedali e anche conventi e abbazie) ubicati nei centri abitati situati lungo i tracciati viari o a non grande distanza da quelli (per esempio, osterie ed ospizi-spedali esistevano sicuramente a Firenzuola, Scarperia, Borgo S. Lorenzo, S. Piero e Sieve, Vaglia, Tagliaferro, Barberino), sono ricordate infatti solo poche strutture di sosta sulla Pistoia-S. Marcello o Maresca (osterie a Ponti di Capostrada, Pratole e Pontepetri), tratto iniziale delle varie Modenesi per la Val di Lima e Bolognesi per la Val di Reno; sulla Prato-Valibuona-Montecuccoli per Tavianella e Baragazza (osteria della Consuma e spedale di Montecuccoli), sulla Mulattiera di Barberino (osterie di Chiusa, Alberi, Cavallina, Montecarelli e spedali di Sommaia, di Cavallina, Poggio alla Croce, oggi Croci di Calenzano poi Osteria e Stale) e suo proseguimento come Traversa fino a Pietramale (osteria della Traversa presso il Sasso di Castro), sulla Bolognese del Goglio (osterie di Trespiano, Fontebuona, Uccellatoio, Spugnole, Carlone, Campomiglio, Ponzalla, Uomo Morto, Goglio, Pietramala, Poste delle Cannove e Filigare, e spedali di Lastra, Trespiano, Fontebuona, Novoli, Rifredo poi albergo, Pietramala), sulla Faentina-Via delle Salaiola e sue diramazioni (osterie di Olmo, Mulinaccio, Viterate e spedali di Larciano, del Salto di Puliccia, e Ronta), sulla Forlivese (osterie di Dicomano e Osteria Nuova del Ponticino di S. Godenzo, spedale di S. Godenzo). Altre strutture erano ubicate nelle zone alpestri lungo tracciati «minori», come le osterie della Faggetta (sulla via Stale-Madonna dei Fornelli), di Monte di Fo (sulla via Stale-Panna) e di Diacceto (sulla via Consuma-Casentino). Da ricordare sono anche gli spedali di Caburaccia, Cavrenno, Casanuova, Giugnola, Corniolo, Piancaldoli e Tirli nel territorio di Firenzuola, di Vicchio, Galliano, Saggina, Villanova di Barberino, nonché le osterie di Ghiereto nel territorio di Barberino e di S. Agata.

<sup>12</sup> La vicenda è già stata dettagliatamente ricostruita da STERPOS, 1973.

## BIBLIOGRAFIA

- CIAMPI G., 1980 - *Le strade della Maremma grossetana e la viabilità maggiore dello Stato nuovo senese all'indomani della conquista medicea attraverso le fonti cartografiche coeve*, in AA.VV., *I Medici e lo Stato senese (1555-1609). Storia e territorio* (a c. di L. ROMBAI), Roma, pp. 293-300.
- CIAMPI G., 1987 - *Il Libro Vecchio di Strade della Repubblica Fiorentina*, Firenze.
- FOSCHI P., 1981-82 - *Ricerche di viabilità medievale: la via Flaminia Minore e la via del Savena*, in *Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna*, LXX, pp. 201-242.
- FOSCHI P., 1988 - *Flaminia minore e Via dello Stale: due strade fra Bologna e la Toscana*, Carrobbio, IV, pp. 161-184.
- MORETTI L., 1979 - *Le «terre nuove» del contado fiorentino*, Firenze.
- PANSINI G., 1989 - *Le Piantie dei «Popoli e Strade» e lo stato della viabilità nel Granducato di Toscana alla fine del secolo XVI*, in AA.VV., *Piantie di Popoli e Strade. Capitani di Parte Guelfa 1580-1595* (a c. di G. PANSINI), vol. I., Firenze, pp. 7-19.
- PLESNER J., 1980 - *Una rivoluzione stradale del Duecento*, Firenze (ed. originale Copenaghen, 1923).
- ROMBAI L., 1987a - *Strade e politica in Toscana tra Medioevo ed età moderna*, in *Il Libro Vecchio di Strade* (a c. di G. CIAMPI), Firenze, pp. 5-36.
- ROMBAI L., 1987b - *Orientamenti e realizzazioni della politica territoriale lorenese in Toscana: un tentativo di sintesi*, *Rivista di Storia dell'Agricoltura*, XXVII (1987), pp. 105-147.
- ROMBAI L., 1989 - *Specificità della montagna toscana fra Sette e Ottocento. Riflessi dell'aménagement lorenese*, in AA.VV., *La montagna appenninica in età moderna. Risorse economiche e scambi commerciali* (a c. di A. ANTONIETTI), Quaderni di Proposte e Ricerche, n. 4 (1989), pp. 176-190.

- ROMBAI L., SORELLI M., 1985 - *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda: Futa, Osteria Bruciata, Goglio*, Firenze, pp. 35-62.
- SALVAGNINI G., 1983 - *Gherardo Mechini architetto di Sua Altezza. Architettura e territorio in Toscana 1580-1620*, Firenze.
- SPINI G., 1976 - *Architettura e politica da Cosimo I a Ferdinando I*, Firenze.
- SPINI G., 1983 - *I Medici e l'organizzazione del territorio*, in AA.VV., *Storia dell'arte italiana, XII: Momenti di architettura*, Torino, pp. 163-212.
- STERPOS D., 1961 - *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze*, Novara.
- STERPOS D., 1973 - *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma.
- STERPOS D., 1985 - *Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda: Futa, Osteria Bruciata, Goglio*, Firenze, pp. 7-22.
- SZABÓ T., 1986 - *La politica stradale dei comuni medievali italiani*, *Quaderni Storici*, XXI (1986), 1, pp. 77-115.
- Archivio di Stato di Firenze (ASF), *Riformagioni*, reg. 88, cc. 86r-87v.
- Archivio di Stato di Firenze (ASF), *Capitani di Parte (Parte)*, f. 121/1-11, *Piantie di Popoli e Strade*.
- Archivio di Stato di Firenze (ASF), *Capitani di Parte. Numeri neri (Parte)*, f. 767, n. 185, *Rapporto*.
- Archivio di Stato di Firenze (ASF), *Capitani di Parte. Numeri neri (Parte)*, f. 1707, *Descrizione di strade e ponti, mulini e gualchiere*, 1763.
- Biblioteca Moreniana di Firenze (BMoF), *Palagi*, ins. 251, *Topografia militare di alcune strade, vie e viottoli che dall'interno della Toscana conducono su i suoi confini*, 1747.