

COMUNI DI BARBERINO DI MUGELLO, FIRENZUOLA, S. PIERO A SIEVE, SCARPERIA
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FIRENZE

Manifestazione espositiva itinerante

PERCORSI E VALICHI DELL'APPENNINO
FRA STORIA E LEGGENDA

FUTA, OSTERIA BRUCIATA, GIOGO



Con il patrocinio di:

REGIONE TOSCANA

ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO di FIRENZE

COMUNITÀ MONTANA Zona « E » « MUGELLO, ALTO MUGELLO, VALDISIEVE »

COMUNI DI
BARBERINO DI MUGELLO, FIRENZUOLA, S. PIERO A SIEVE, SCARPERIA
AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FIRENZE

Manifestazione espositiva itinerante
PERCORSI E VALICHI DELL'APPENNINO
FRA STORIA E LEGGENDA.

Futa, Osteria Bruciata, Giogo

Con il patrocinio di:

REGIONE TOSCANA
ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI FIRENZE
COMUNITA MONTANA ZONA « E » « MUGELLO, ALTO MUGELLO, VALDISIEVE »

e il contributo

AUTOSTRADE Sp.A. Gruppo IRI - ITALSTAT
CASSA RURALE ED ARTIGIANA DEL MUGELLO - Firenzuola

Comitato Scientifico:

Leonardo Rombai
Giuseppina Carla Romby
Daniele Sterpos

Riproduzioni fotografiche:

Studio 72 di Ugo Scaletti

Rilevazioni fotografiche e ricerche:

Roberto Belli
Biblioteca Comunale di Galliano
Biblioteca Comunale di Firenzuola
Giovanna Casali
Giorgio Cricco
Ester Diana
Gruppo Archeologico di Scarperia
Gruppo fotografico A.R.C.I. « il tiglio » di Barberino di Mugello
Franco Mongatti
Marzia Puccetti

Si ringrazia la Soc. Autostrade S.p.A. Gruppo IRI - ITALSTAT per la gentile concessione di alcuni originali fotografici.

Presentazione

Il presente catalogo accompagna la mostra « Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo » che sarà itinerante nei quattro Comuni promotori: Barberino di Mugello, S. Piero a Sieve, Scarperia, Firenzuola. Il catalogo viene pubblicato in contemporanea all'esposizione perché vuole costituire momento di riflessione e guida ad una corretta fruizione visiva dei materiali fotografici e documentari esposti.

La mostra era stata ideata dal Consiglio di Gestione della Biblioteca Comunale di Galliano (una Frazione del Comune di Barberino) con lo scopo di illustrare l'importanza storica di una vecchia via di comunicazione tra Firenze e Bologna chiamata dell'Osteria Bruciata, della quale, con gli anni, si erano perse le tracce e che i giovani di Galliano intendevano riscoprire e recuperare almeno fotograficamente per ricostruirne le vicende, in parte diventate leggenda. L'idea venne fatta propria dalla Biblioteca Comunale di Barberino e, per iniziativa dell'Amministrazione Provinciale di Firenze, particolarmente interessata ad esperienze « sul territorio », proposta ad altre Amministrazioni Comunali della zona. Il favore con cui la proposta venne accolta e l'attiva collaborazione di queste Amministrazioni permise che la ricerca e la documentazione si allargassero ad altre strade della stessa zona, Futa e Giogo. Lo scopo diveniva quello di organizzare una esposizione che avesse come oggetto la documentazione delle trasformazioni del paesaggio e degli assetti insediativi in rapporto alle modificazioni intervenute nel corso del tempo nei tracciati viari principali di attraversamento e valico della catena appenninica tra la valle del Mugello e quella del Santerno.

A noi pare che gli scopi siano stati raggiunti, per merito anche di alcuni gruppi di interesse dei diversi Comuni impegnati nell'iniziativa, e con il contributo determinante dei componenti il Comitato Scientifico che ringraziamo sentitamente. La loro convinta adesione all'ipotesi espositiva ed il loro appassionato impegno nella ricerca ci consentono di offrire al pubblico un'iniziativa di alto valore culturale.

La mostra si articola in diverse sezioni che tendono a fornire indicazioni sull'origine e sull'andamento dei grandi tracciati viari transappenninici, sull'organizzazione della rete stradale minore ed i collegamenti fra gli abitati, sui sistemi e sui luoghi adatti a controllare ed ospitare viaggiatori e merci. Sono poi presenti alcune considerazioni relative alle modalità del viaggiare, ai trasporti, agli incon-

venienti ed alla precarietà dei percorsi; infine compaiono alcune annotazioni sulle provvidenze messe in opera dal Governo toscano per mantenere in efficienza strade maggiori e minori del Mugello.

Vengono presentati quindi documenti, per lo più cartografici ed iconografici e rilevazioni fotografiche che cercano di riscoprire l'uso della viabilità nel tempo, le connessioni con fattori strettamente economici, l'importanza che la popolazione servita da queste strade gli ha attribuito, i racconti e le leggende che sono ancora oggi patrimonio popolare. Una ricerca sul territorio quindi che vuole contribuire ad una conoscenza più curata e profonda delle nostre zone particolarmente ricche di Beni Culturali sia architettonici sia archeologici ed ambientali-paesaggistici.

Gli Assessori alla Cultura dei Comuni
di Barberino di Mugello, Firenzuola,
S. Piero a Sieve e Scarperia
G. Piero Luchi, G. Piero Gambetti,
Carlo Zanieri, Marzia Mantelli

*La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento. Dall'assetto ancien régime alla « rivoluzione stradale » lorenese **

1. Intorno alla metà del Settecento — prima che si verificasse quella svolta che può essere definita una vera e propria « rivoluzione stradale » che, nell'arco di 80 o 90 anni, sotto Francesco Stefano, Pietro Leopoldo e Leopoldo II di Lorena, avrebbe profondamente mutato lo stato della viabilità della valle: d'ora in avanti, essa sarebbe stata, infatti, concepita come autentico « veicolo » di progresso economico, sociale e civile e adeguata al transito dei veicoli su ruote in tutte le stagioni¹ — il Mugello presentava un grado di notevole maturità riguardo all'assetto stradale, che appare (qui come altrove)² il prodotto di una storia plurisecolare. È, infatti, nel Medioevo (soprattutto nell'età comunale e particolarmente nel XIV secolo, allorché Firenze riuscì a far propria la regione), che si definisce compiutamente la trama (eccezionalmente ricca rispetto agli altri bacini intermontani o alle aree pedemontane della Toscana) delle vie che tagliano trasversalmente il bacino, provenendo da Firenze e dalla sua pianura e dirette ai valichi e ai versanti « padani » della catena appenninica, intrecciandosi così con quelle di raccordo longitudinale che assecondano « naturalmente » la direzione della Sieve. Trattavasi di un fitto reticolo di vie d'interesse locale e, più ancora, extrazonale: attraverso questa maglia pulsante di vita transitava, infatti, un variegato « mondo » di viandanti, mercanti, contrabbandieri, pastori, militari...

Certamente, il Mugello rappresenta, fin dal periodo comunale — quando, con la progressiva conquista da parte di Firenze della supremazia regionale nei riguardi di Lucca, Pisa e le altre città toscane decadde il ruolo centrale della Lunigiana che era attraversata, grazie al valico della Cisa, dalla più importante arteria europea d'età altomedievale, la Francigena o Romea³ — il più formidabile nodo stradale « di valico » della barriera appenninica, per i collegamenti tra la Padania, Firenze e buona parte dell'Italia centrale. Ancora nella prima metà del XVIII secolo, va detto però che trattavasi di strade anguste (quasi sempre mulattiere o sentieri « passeggiabili »), dal fondo sterrato (raramente inghiaiato o lastricato), che si arrampicavano sulle creste o si snodavano in posizione di versante, generalmente indifferenti alle caratteristiche morfologiche dei rilievi (ripidi pendii, curve, altezze dei valichi, valli precipiti, ecc.): strade che non potevano che consentire viaggi assai lenti, disagiati e pericolosi.

Le poche strade di pianura erano più ampie di carreggiata (5-6 braccia, cioè poco meno di 3 m. o poco più), sì da consentire il transito delle vetture. Invece, le innumerevoli vie di colle, dal tracciato quanto mai tortuoso, erano appena 3-4 braccia (circa 2 m.) e quindi percorribili a piedi, a cavallo, o con bestie da soma: esse erano di frequente sottoposte alle frane e all'erosione per l'azione delle acque piovane e dei vicini torrenti che spesso scorrevano per lunghi

tratti entro il letto delle stesse strade. Caratteristica comune delle vie di piano e di colle era il cattivo stato, per la trascuratezza e l'abbandono in cui erano tenute, soprattutto 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 strade più « trafficate » e i corsi d'acqua dovevano essere allora guadati, con gravi pericoli (nella stagione piovosa almeno) per le merci, le bestie e gli stessi viandanti.

Il fatto era che la cura della viabilità — fino alle riforme leopoldine della seconda metà del Settecento che abolirono le « comandate » e assegnarono alle rifondate comunità nuovi poteri di intervento decisionale ed economico — spettava tradizionalmente, almeno dalla metà del Cinquecento⁴, alle circoscrizioni di base (ville o popoli) oppure, per le sole arterie più importanti, alle potestierie o vicariati. Questo per quanto riguarda le spese occorrenti per procurare i materiali (legname, calce, ghiaia, pietre, ecc.), perché per l'esecuzione dei lavori di inghiaatura, rialzamento della carreggiata, costruzione di fogne, muri di sostegno, ponti, ecc., si ricorreva, « secondo il solito », agli « huomini e bestie » dei territori interessati, coattivamente coinvolti « per via di comandate ». Tutti i « lavoratori di terre » poi, a qualunque titolo lo fossero (« a mezzo, o come padrone, o conduttore »), erano tenuti a scavare e ripulire, nella bella stagione, « fossoni o fossati, o rij in debita forma, a causa che le acque habbino i loro dovuti scoli fuori delle strade ».

È chiaro che un simile sistema che scaricava per intero sulle povere comunità periferiche gli alti costi monetari e umani della manutenzione della viabilità non poteva garantire — nonostante la sorveglianza esercitata dal potere centrale, tramite la Magistratura dei Capitani di Parte — che queste strutture vitali fossero sempre adeguate alle esigenze economiche e civili di una « provincia » vasta e popolosa e, soprattutto, a quelle delle cospicue correnti commerciali che interessavano localmente il Mugello o passavano per il Mugello dirette nella Padania e nel resto della Toscana.

Tanto più che — come già nel Medioevo allorché la strada dell'Osteria Bruciata e poi quella del Giogo furono da Firenze concepite « come un'arteria militare di penetrazione verso un territorio nemico »⁵; e soprattutto nel Cinquecento, allorché gli ambasciatori veneziani Marco Foscarini e Tommaso Contarini, rispettivamente nel 1527 e 1578, avevano lucidamente colto il rapporto esistente tra impraticabilità delle vie appenniniche e sicurezza dello Stato toscano (al riguardo, scriveva significativamente Contarini che le vie transappenniniche erano « tutte difficili e quasi inaccessibili da eserciti e da artiglieria », perché « la sicutà dello Stato del Granduca è maggiore quanto più siano difficili e inaccessibili i varchi, come adesso sono »)⁶ — ancora alla metà del Settecento, l'interesse strategico-militare proprio degli Stati *ancien régime* continuava a prevalere 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 verso la frontiera fosse volutamente mantenuta (dal governo centrale almeno) nelle sue caratteristiche di precarietà: in quello stato, essa si prestava singolarmente, all'occorrenza, alla difesa.

Infatti — scriveva in un'emblematica relazione, nel 1747, un anonimo aiutante di campo del comandante supremo l'esercito granducale⁷ — sarebbe stata « malagevole impresa » d'impedire « colla forza dappertutto il transito » agli eserciti nemici nelle numerose strade che scavalcavano la barriera orografica. Di fatto, « l'espediente più pronto e facile in caso di bisogno » non era quello di fortificarle, bensì « quello di renderle impraticabili, il che poteva con somma facilità eseguirsi », trattandosi di strade « molto aspre, come ancora strette ».

2. Ma è corretto parlare — come fin qui abbiamo fatto — di *più vie transappenniniche mugellane*? Quali esse erano?

Al riguardo, va detto subito che — come hanno ben dimostrato gli studi di Daniele Sterpos⁸ — dopo il Mille, probabilmente dal XII o almeno dal XIII secolo in poi, mentre decadeva l'antica direttrice della via Francigena, *una strada mugellana Firenze-Bologna* (la Bolognese dell'Osteria Bruciata e poi, dal 1309 alla metà del Settecento, la Bolognese del Giogo e infine, dal 1752 in avanti la Bolognese della Futa) arrivò ad assurgere caratteri di « centralità », polarizzando il transito dei passeggeri e delle merci tra le due grandi città e i rispettivi contadi e, più in generale, tra l'Italia settentrionale e centrale. Ma, non c'è dubbio che, contemporaneamente, ebbero fioritura anche numerose altre vie mulattiere che incidevano ugualmente l'appennino toscano-emiliano a partire dalla Lunigiana e fino alla Valtiberina. Lo stesso Sterpos ricorda ripetutamente la fortuna incontrata, tra Tre e Cinquecento, dalle strade che per la valle del Reno valicavano la Montagna Pistoiese alla Sambuca e alla Porretta⁹ e dalla via delle valli di Reno, Setta e Bisenzio da Castiglion dei Gatti oggi Pepoli, Vernio e Prato¹⁰. Oppure, di quelle che più ad est mettevano Faenza e gli altri centri della Romagna in comunicazione con il Mugello (mediante la valle del Lamone, Marradi e Borgo S. Lorenzo e la Colla di Casaglia)¹¹, con il Casentino e soprattutto con la Valtiberina (mediante la valle del Savio, S. Piero in Bagno e Pieve S. Stefano)¹².

Di sicuro, nel Cinquecento erano ancora molto praticate una decina di transappenniniche d'età medievale tra la Padania e la Toscana. Erano, infatti, 8 per l'ambasciatore veneto Marco Foscari nel 1527. Il magistrato annotava che 4 erano le vie transappenniniche che

« dalla parte di Lombardia » potevano condurre interi eserciti a Firenze e nel suo Stato, pur essendo « tutte difficilissime e aspre. La prima è quella di Pontremoli [per il passo della Cisa, l'antica Francigena], la quale getta nel piano di Lucca, e quella fece Carlo VIII re di Francia nel 1494. Il secondo passo è quello della Garfagnana [per la Foce delle Radici e S. Pellegrino in Alpe] per li monti che possiede l'illustrissimo signor duca di Ferrara, la qual strada ancora sbocca nel piano di Lucca e questa fece l'illustrissimo duca d'Albania nel 1524, incamminandosi verso Napoli, quando il

cristianissimo Re Francesco si trovava all'ossidione di Pavia; il qual duca [...] ancorché vi passasse solo con 60 lance e 6000 fanti, nondimeno patì grandemente delle vetto-
 vaglie. La terza strada è quella della Valle del Sasso [Val di Setta, per Montefredente
 e Bruscoli e il passo dello Stale che metteva a Barberino e di poi "in piano di
 Prato"]¹³, la quale sbocca nel piano di Firenze; e per quella andettero i signori
 Medici, cioè il quondam papa Leone, allora cardinale, e papa Clemente essendo in
 minoribus, con Giuliano de' Medici e gli altri nel 1512 con sei in sette mila fanti
 solamente con Raimondo di Cardona viceré di Napoli [all'assedio di Prato]. La quarta
 strada è quella che va dritto da Bologna per Firenzuola e Scarperia, e sbocca nel piano
 di Firenze, la quale è peggiore dell'altre tre sopradette, né per questa si possono
 condurre artiglierie, che pure per l'altre, se non son gran nevi e fanghi, si ponno
 in qualche modo condurre». Oltre alle 4 arterie che incidevano l'Appennino centro-
 occidentale, « per la parte di Romagna sono altre 4 vie per le quali si può andare in
 Toscana, molto più aspre e difficili [delle precedenti]. E la prima è quella che va
 da Faenza per la Valle di Lamone e per Marradi [per la Colla di Casaglia e Borgo
 S. Lorenzo], la quale è asperissima e difficilissima; ed io ne posso far vera relazione
 alle signorie vostre eccellentissime per essere passato per quella quando andetti a
 Firenze; che in vero non giudicai poter giungere vivo a quella città, essendo allora
 massimamente guaste le strade per le gran piogge che erano state. E so bene che la
 serenità vostra si deve ricordare che al tempo della guerra di Pisa [nel 1498] le sue
 genti non poterono mai passare Marradi, tanto è quella strada difficile ed aspra; e per
 essa non si possono condurre artiglierie. La seconda strada è quella che va da Forlì
 per la Valle di Castrocaro [e poi per il passo del Muraglione e per Ponticino di
 S. Godenzo a Dicomano], la quale è poco meno difficile che la prima, ma per essa
 si ponno condurre artiglierie. La terza è quella di Val di Bagno, che va da Cesena
 [per il passo di Monte Coronaro a Pieve S. Stefano, oppure per i passi dei Mandrioli
 e della Consuma a Pontassieve], la quale è ancora più difficile ed aspra delle altre;
 e per quella passò il duca di Borbone questo aprile passato con li lanzichenecchi
 [a prendere Roma], avendo li signori Fiorentini fatto provvisione ai passi di tutte le
 strade eccetto che per questa [...]. La quarta strada è quella della Marecchia, che va
 da Rimini [in Valtiberina per Badia Tedalda e il passo di Via Maggio]. Questa è più
 ampla e più comoda delle altre, e per essa si può condurre artiglieria; ma è più lunga di
 tutte, sì che dalla bocca della Valle della Marecchia insino a Firenze vi sono da miglia
 cento in cento venti, e convien capitare al Borgo a San Sepolcro, ad Arezzo ed altri
 luoghi dei signori Fiorentini», tutti ben fortificati o facilmente munibili.

Anche l'ambasciatore Tommaso Contarini, nel 1588¹⁴, evidenziava come le
 4 strade allora esistenti «dalla parte di Lombardia» fossero «tutte difficili e
 quasi inaccessibili da eserciti e da artiglierie, e specialmente quella di Bologna»: e
 così le altre 4 esistenti «dalla parte di Romagna», definite «non meno sca-
 brose». In modo che — continuava — «dalla natura è molto ben fortificato il
 paese da quelle parti dalle quali possono venir eserciti potenti». E, ancora:
 «quello che lo rende inespugnabile [il Granducato] è che un esercito, che
 avesse da entrare in Toscana, avria da camminar molte giornate intiere per luoghi
 non solo difficili ma sterili, dove non trovando da nutrirsi saria astretto a
 venir meno».

Questa era la vera ragione per cui Firenze aveva sempre trascurato la viabilità appenninica. E se il granduca Ferdinando I pensava, nel 1588, « ad agevolar la strada da Bologna a Fiorenza, sì che vi si possano condurre i cocchi e le carrozze » (incontrando, in questo suo disegno di rendere barrocciabile almeno la principale direttrice Firenze-Bologna, difficoltà per gli alti costi necessari e per l'ostilità del papa e dei Bolognesi), tuttavia continuava per le altre arterie a pesare « un'altra considerazione più importante; ed è che la sicurtà dello Stato del Granduca è maggiore quanto più siano difficili ed inaccessibili i varchi, come adesso sono, massime per condurre artiglierie; onde facilitandoli, saria aperto l'adito agli eserciti nemici ».

È da notare che a queste 8 transappenniniche, lo *Statuto della Dogana di Firenze* del 4 marzo 1579¹⁵ aggiungeva — tra le « Strade Maestre e consuete » usate da Bologna a Firenze — la medievale via che dal valico di Montepiano scendeva, per la Valdibisenzio, a Vernio, Vaiano e Prato e infine nella pianura fiorentina.

3. Per quanto riguarda più propriamente la sezione del Mugello situata ad ovest del valico « primario » del Giogo, va detto che all'inizio dell'età moderna — mentre non si ha più notizia della strada duecentesca che da S. Agata e Galliano saliva al passo dello Spedaletto (poi denominato dell'Osteria Bruciata), per poi scendere a Cornacchiaia e dirigersi a Pietramala — avevano assunto importanza non trascurabile altre vie che dal Bolognese e dalla Contea Pepoli confluivano ai due passi di Monte Citerna e, soprattutto, dello Stale e da lì scendevano a Barberino¹⁶. La prima via, detta « del Sasso », percorreva le valli di Setta e Sambro toccando Monzuno, Montefredente e Piano (del Voglio), biforcandosi in due rami: il più occidentale raggiungeva Baragazza e attraverso il Monte Citerna scendeva nel versante destro della valle dello Stura a Casaglia e a Barberino; il più orientale proseguiva per Bruscoli e per il valico dello Stale, donde scendeva nel versante sinistro della valle dello Stura nella via « Mulattiera » di S. Gavino, Montecarelli e Barberino. La seconda via, detta « della Faggeta o delle Cannove », percorreva il versante sinistro della valle del Savena, staccandosi dalla Bolognese a Pianoro e toccando Brenta, Trasasso, Cedrecchia, Madonna dei Fornelli e per il Monte Bastione, la Faggeta e il Passeggiere scendeva ugualmente allo Stale, per dirigersi, tramite la « Mulattiera », a Barberino; oppure imboccava la via secondaria di Panna e scendeva a Galliano. Allo Stale (ospedale già esistente nell'XI secolo, posto un chilometro a nord-ovest dell'attuale valico della Futa) pervenivano pure la « Traversa del Covigliaio » che si staccava dalla Bolognese del Giogo a Pietramala e la « Via di Castro » che da Firenzuola, Cornacchiaia e Castro risaliva il versante destro della valle del Santerno fino alle sue sorgenti.

Barberino era quindi posto al centro di una raggiera di strade (provenienti da Mangona e dalla Calvana ad ovest, da Monte Citerna e dallo Stale a nord)

che confluivano tutte nella via della Valdimarina (e più anticamente, secondo il Plesner, anche nella via per S. Giovanni in Petroio-Legri o Trebbio) diretta alle Croci di Calenzano, Settimello-Firenze (o La Querce-Prato) e infine all'importante ganglio delle comunicazioni terrestri e fluviali rappresentato dal ponte e porto di Signa. Non a caso, il citato *Statuto della Dogana di Firenze* del 1579 obbligava — fino alla liberalizzazione decisa da Pietro Leopoldo nel 1778 — tutti i pastori del Mugello, della Romagna occidentale e delle aree bolognesi poste al di là dell'Appennino (particolarmente numerosi quelli provenienti da Bruscoli, Firenzuola, Castro, Trasasso, Montefredente), che volevano condurre i loro greggi a pascolare in Maremma « per le strade solite e più larghe », dal settembre al maggio dell'anno successivo, a far capo alla « calla » o dogana di Barberino per pagare la « gabella » dovuta¹⁷. Non a caso, nel 1529, le truppe papaline di Clemente VII calarono in Mugello (sboccando a Barberino, Galliano, Borgo S. Lorenzo), per partecipare all'assedio di Firenze repubblicana, contemporaneamente, « dal contado di Bologna, d'Imola, di Faenza e di tutta la Romagna ». Questi soldati valicarono l'Appennino « per le mulattiere fiancheggianti a distanza la Bologna-Firenze [del Giogo], usate anche altre volte, come si è già visto, per spostamenti militari ». In più, il papa inviò da Bologna altri 1100 uomini « con 34 pezzi di artiglieria » che — a quanto sembra — « venne tutta per la parte di Bruscoli e di Barberino per forza di cavalli tedeschi e di buoi del paese »¹⁸.

L'esistenza di più vie transappenniniche, volutamente lasciate (nei tratti di valico e di crinale almeno) in uno stato di permanente precarietà, al limite della transitabilità persino con animali da soma e da sella, se da un lato era una scelta obbligata per premunirsi in occasione delle frequenti (nella cattiva stagione) ricorrenze di frane e smottamenti, copertura nevosa o ghiacciata, ecc.¹⁹, dall'altro lato non mancava di procurare serie preoccupazioni di ordine strategico-militare allo Stato *ancien régime*: era, infatti, assai difficile sorvegliare, con forza adeguata, tutte queste strade.

In definitiva, ci sembra questa la ragione per cui Firenze, fin dall'inizio del Trecento, decise di realizzare una nuova « grande » arteria di più agevole scorrimento — la Bolognese del Giogo, appunto — che fosse però ben altrimenti presidiata, rispetto alle antiche, grazie alle due cittadelle fortificate di Firenzuola e Scarperia. E, in effetti, questi autentici baluardi — ai quali si aggiunse, nella seconda metà del Cinquecento, la potente fortezza di S. Martino di S. Piero a Sieve, a guardia del passaggio obbligato sul fiume interessato, almeno dal XIII secolo, da un grande ponte, ricostruito a più riprese nel secolo successivo²⁰ — valsero a garantire sempre la sicurezza della strada, che fu sistematicamente evitata dagli eserciti che a più riprese invasero da nord il Mugello. Nonostante i cospicui lavori di manutenzione e di miglioramento decisi, dal Trecento in poi, dal governo centrale, i viaggi (in quella che rimase fino alla metà del Settecento la più veloce direttrice di comunicazione tra Bologna e Firenze) furono sempre lenti e difficoltosi: mediamente occorreavano, nella bella stagione, due giorni con

un pernottamento, ma nella brutta stagione si arrivava a tre o quattro giorni (con due o tre pernottamenti a Scarperia o Firenzuola, Loiano o Pianoro)²¹.

Di sicuro, fino al Settecento inoltrato, la strada non era carreggiabile (o lo era per brevi tratti o comunque solo temporaneamente, dopo i più radicali interventi di restauro) e veniva pertanto percorsa con cavalli da sella oppure a dorso di muli e asini; spesso, i viaggiatori di riguardo venivano trasportati in lettiga, in seggiola o su traini come le treggie²². Non mancò, tuttavia, chi vi si avventurò con dei carri leggeri, come Galeazzo Sforza in visita a Lorenzo il Magnifico nel 1471 (le sue « dodici carrette » furono però trasportate smontate su muli nel tratto appenninico)²³. Ancora alla fine del Cinquecento, era praticabile con « chavalchate grosse et anco [con] chorrieri », ma con evidente pericolo, a causa « il verno della neve, e la state degli assassini »²⁴. Nel 1594, « per facilitare il passaggio delle carrozze del Granduca, viene selciato presso Montorsoli un tratto prossimo alla villa medicea di Pratolino »²⁵. Ma nel 1598, scriveva il principe di Anhalt, « a Bologna ebbe fine il viaggio in carrozza, non potendosi passare l'Appennino se non a cavallo o sopra muli. Scegliemmo i muli perché più sicuri nel salire e scendere i monti ». Nel versante mugellano, si doveva andare allora in carrozza da Firenze solo fino a Scarperia: infatti, nel 1600, il Cardinale Aldobrandini, arrivato in quella cittadina « montò sopra un muletto del Granduca e la passò [la montagna del Giego] comodamente, ma con vento assai ». Solo dopo la discesa, in vista di Firenzuola, l'alto prelato — salito « sopra un cavallo da posta » — « incominciò a correre »²⁶. Finalmente, nel 1608 — dopo che il Granduca ebbe vivamente protestato presso la Magistratura della Parte « che le strade pubbliche non siano praticabili con lettighe né con carrozze », ragione per cui il nipote Don Francesco di Castro, partito da Bologna con una carrozza messagli a disposizione dalla granduchessa, « ben due volte ha dovuto interrompere il viaggio, e alla fine ha rimandato indietro la vettura proseguendo con mezzi di fortuna »²⁷ — venne promossa la revisione generale di tutto il tracciato (insieme con la via di Valdimarina per Barberino e Monte di Fo o Stale e la Traversa per Pietramala): la strada fu assestata « con opere di lastricatura e allargamenti, in modo da facilitare il transito delle carrozze »²⁸.

Ma non dovette trattarsi di interventi risolutori. Nel 1664, il Granduca Cosimo III usò il cavallo fino a Scarperia, ma fu trasportato in lettiga nel tratto successivo fino a Firenzuola. E nel 1691, il viaggiatore M. Misson scriveva che, ad ogni salita, « bisogna immancabilmente scendere a terra »²⁹. Il fatto era che i lavori venivano sempre eseguiti in maniera contingente, « senza un vero piano per eliminare le strettoie, i grandi dislivelli, le rovine perenni [...]. Sicché la strada, pur conservando un buon traffico, restò preclusa ai mezzi di trasporto più comodi e sicuri »³⁰.

Così, accadde che nel 1732 l'infante Carlo di Borbone poté percorrerla — proveniendo da Firenze — « con un seguito di sei calessi ». Ma nel 1739, il nuovo Granduca Francesco Stefano di Lorena e la consorte Maria Teresa d'Asburgo poterono passare, con il loro numeroso seguito, solo dopo che il

Provveditore della Parte, Filippo Guadagni, ebbe fatto realizzare importanti lavori: ciò non di meno, il transito avvenne con estrema difficoltà, tanto che occorre attaccare pariglie supplementari di cavalli e di buoi alle « speciali vetture leggere [inviate] per facilitare il passaggio »³¹. Nonostante i miglioramenti eseguiti, nel 1751, la vecchia strada da S. Piero a Sieve per Scarperia e Firenzuola era definita, in una guida di viaggio, « rotta o ceca » per le piene del Santerno e di altri fiumi che occorreva passare « a guazzo »³²; e nel 1757, madame Du Boccage la descriveva come una « via per metà disselciata » e « assai malagevole »³³.

Ma, ormai, la strada del Giego aveva fatto il suo tempo. Dal 1752 era aperta la nuova transappenninica Bolognese della Futa, agevolmente percorribile in tutte le stagioni con veicoli a ruote di ogni genere.

4. Una fonte di assoluta attendibilità — dal titolo *Topografia militare di alquante strade, vie e viottoli che dall'interno della Toscana conducono su i suoi confini*³⁴, compilata nel 1747 da un anonimo « Ufficiale di Fanteria del Regio Toscano Servizio », aiutante di campo del maresciallo Marchese Du Chatelet, comandante l'esercito granducale, su esplicito incarico del Consiglio di Reggenza — ci consente di avere un quadro assai dettagliato della maglia viaria del Mugello poco prima della costruzione della nuova strada carrozzabile Bolognese della Futa. La *Topografia* in questione è infatti il risultato di accurate indagini sul terreno effettuate nell'arco di 57 giorni nel settore appenninico compreso tra Pistoia e Arezzo, al fine di offrire al comandante supremo Du Chatelet un quadro esatto di questo delicato scacchiere, « onde avesse potuto distintamente rilevare i suoi confini, ed i siti più vantaggiosi ove meglio postarsi per fargli dai Stranieri rispettare ».

A questa minuziosa relazione, l'anonimo ufficiale « avrebbe dovuto aggiungere la carta di quanto aveva veduto, osservato ed esaminato, e tanto avrebbe fatto se fosse stato provvisto di quel talento di cui altri uffiziali di esso più abili sono dotati ». In ogni caso, l'assenza del corredo cartografico non inficiava l'interesse dello stradario, anche perché questo fu ripetutamente riscontrato con la grande carta della Toscana — purtroppo andata perduta — cui da anni stava lavorando un cartografo del valore di Antonino de Greys domenicano: col risultato « che la Relazione corrispondeva con la Carta e la Carta con la Relazione ».

Secondo questa fonte, gli itinerari mugellani sicuramente « tutti calessabili » si riducevano alla via di Valdimarina fino a Barberino e alla Bolognese del Giego. Per le altre principali vie — come la Mulattiera da Barberino allo Stale e a Pietramala, la strada da Barberino per Casaglia, Monte Citerna, S. Giacomo e Baragazza, oppure quella da Barberino per Mangona e Montepiano, o l'altra da Scarperia per S. Agata, Galliano, Cascine di Panna e Stale, ecc. — « non possono passare carriaggi di sorta alcuna »; innumerevoli erano poi le « viottole che son solamente praticate dai pedoni » che, inerpicandosi « per la montagna molto aspra e sassosa, come ancora stretta in più luoghi », raggiungevano il Bolognese.

Per quanto concerne le vie Bolognesi propriamente dette, la *Topografia militare* avvertiva che « da Firenze vi sono più strade diverse, le quali si possono prendere per andare nel Bolognese »; in primo luogo, « la Strada Maestra che, passando per Firenzuola, conduce a Bologna » dopo 56 miglia di percorso, descritta « tutta calessabile. Li Spagnoli hanno condotto per questa strada tempi addietro la loro artiglieria in Lombardia ».

La via era così descritta:

« Da Firenze si passa il fiume Mugnone sopra un ponte di pietra, indi si principia a salire per una buona strada, e camminando tra ville, o siano case di campagna si arriva all'Uccellatoio: così si denomina una casa posta nella sommità della strada battuta. Dall'Uccellatoio si scende a Fontibuona piccolo luogo di dove per una strada piana e deliziosa si va a Tagliaferro, avendo sulla sinistra la montagna e sulla dritta una piccola valle. Da Tagliaferro inoltrandosi si arriva a S. Piero a Sieve, piccolo villaggio situato sotto la Fortezza di S. Martino. Passato che sia il fiume la Sieve sopra un ponte di pietra lungo 50 o 60 passi, camminandosi per una strada piana e bella, si giunge a Scarperia, borgo ragguardevole cinto di muraglie e rinomato per le manifatture di utensili di ferro e acciaio, usuali e tascabili. Da Scarperia si sale agli Appennini per andare al Giogo, ove è un'Osteria posta sulla criniera della montagna qual è assai alpestre. Dal Giogo si scende a Migliorini, luogo di piccolo momento e di poche case composto; di lì si va a Firenzuola per una strada poco montuosa, la quale ha sulla dritta il fiume Viola, che si unisce col fiume Santerno nelle vicinanze di Firenzuola, piccolo borgo cinto di muraglie. Quindi si ascende la montagna fino a Pietra Mala, altro piccolo borgo, di dove passato che sia il monte, si arriva alle Filigare, ancor questo piccolo borgo vicino ai confini sul Bolognese situato ».

Oltre alla Bolognese del Giogo,

« vi sono ancora altre strade per le quali si può andare a Bologna senza passare sotto la Fortezza di S. Martino, come sarebbe da Tagliaferro per Trebbio e S. Giovanni [in Petroio], di dove si va alla Cavallina, che resta sulla strada per Barberino: questa strada di traversa è buona sì per la fanteria, che per la cavalleria » e misura 12 miglia da Firenze a Tagliaferro, 2 a Trebbio, 1 a S. Giovanni in Petroio e 1 alla Cavallina. Per passare dalla Bolognese di Scarperia alla Mulattiera di Barberino per lo Stale, si poteva percorrere anche la via che « passando per Tagliaferro [e Trebbio] va a Cafaggiolo, Regia Villa di diporto, di dove poi camminando per una strada piana per lo spazio di un quarto di miglio si trova il fiume la Sieve, il quale passato che sia, si va per una bella strada tutta piana fino a Barberino » dopo 6½ miglia da Tagliaferro.

Ma, di sicuro, la più frequentata e agevole era la Strada Militare di Barberino, proveniente da Ponte a Signa per Ponte a Rifredi, Castello, Settimello, Calenzano e la Valdimerina, che dalla

« Chiusa qual è un'osteria posta a piè della montagna giunge all'altra osteria chiamata gl' Alberi. Questa strada è tutta selciata e piana, avendo alla sinistra il fiume Marina e alla dritta le coltivazioni ed uliveti. Dagli Alberi si sale fino alle Croci avendo sulla dritta il monte e alla sinistra un pendio verso il fiume. Dalle Croci si scende fino dove

si passa il fiume Sieve sopra un ponte di pietra, e salendo fra terre coltivate si arriva alla Cavallina buona terra avendo una piccola piazza in mezzo al villaggio. Da questa terra si va a Barberino per una bellissima strada e alla metà di essa si passa il piccolo fiume detto la Stura, e fra campi e vigne si va fino al fiume Lora che si passa sopra un ponte di pietra avanti di entrare in Barberino. Questa strada è selciata [...] ed è poco montuosa di modo che un calesse da Prato [e da Firenze] potrebbe andare a Barberino, benché la strada sia alquanto alpestre. Barberino è un borgo bislungo. Ha una piazza grande, dove si fa un grosso mercato, una volta la settimana. Da questo luogo, che resta nel pian di Mugello, si sale a Montecarelli per una strada tutta selciata di dove si continua a salire fino allo Stale, casa sola, e voltando poi sulla dritta per andare alla Traversa si trova un'altra casa assai grande, che serve di Osteria. Per tutta questa strada descritta vi è legna, ed acqua e foraggio. Dalla Traversa poi, passando sempre per le falde del monte si scende a Pietramala. Questa strada non è gran cosa montuosa, e perciò ottima tanto per la fanteria che per la cavalleria. Da Pietramala si va per la Strada Maestra, che da Firenze passando per Firenzuola conduce a Bologna, strada tutta carreggiabile per la quale passano continuamente calessi ».

Questa arteria misurava 53½ miglia da Firenze a Bologna. Volendo « evitare il passaggio per Pietramala » si poteva prendere la seconda Traversa che si inerpica per il Sasso di Castro, Monte Freddi e Monte Beni e s'immetteva nella Bolognese al Passo della Radicosa.

Va notato che da Barberino si poteva anche deviare per Scarperia e per la Bolognese del Giogo, anziché salire allo Stale, « per una Strada Maestra tutta selciata, [quasi] sempre piana [con] in alcuni luoghi delle boscaglie » che era « praticabile, venendo anche da Prato per ogni specie di vettura ». Questa via misurava 6 miglia da Barberino a Scarperia e, probabilmente, passava per il convento di Bosco ai Frati e per Ronzano, per entrare a Scarperia da Porta Fiorentina.

In Mugello, numerose erano poi le

« strade di traversa, che scansano di passare sotto la Fortezza di S. Martino e da Barberino. Per esempio, partendo da Firenze e da Prato, vi è la strada per la quale passano continuamente i vetturali che vanno alla Cavallina. Dalla Cavallina si volta su la dritta e di là un mezzo miglio lontano si passa il fiume Canocchio e prima di arrivare al Bosco ai Frati, convento di Minori osservanti, si cammina parte per boscaglie e parte per terre coltivate, e si va a S. Agata luogo di buon aspetto. Da S. Agata si va a Galliano di dove si passa per le Cascine di Panna, e salendo quasi sempre si arriva allo Stale. Per questa strada non possono passare carriaggi di sorta alcuna, ma bensì la fanteria e la cavalleria. Allo Stale si trova la Strada Maestra che viene da Barberino e va a Pietramala, e non volendo seguirla, si può dallo Stale scendere a S. Giacomo per una viottola stretta e molto sassosa, per cui nel mese di novembre dell'anno 1742 passarono 600 uomini di Fanteria Spagnuola con 80 o 100 cavalli comandati da Don Ferdinando la Torre per trasferirsi a Bologna. Al suddetto luogo chiamato S. Giacomo s'incontra la Strada Maestra calessabile per andare a Castiglione dei Gatti ».

Tale via misurava 14 miglia da Firenze a S. Agata, 2 a Galliano, 4½ alle Cascine di Panna, 3 allo Stale, 1 a S. Giacomo e 3 a Baragazza e ben 66½ globalmente da Firenze a Bologna³⁵.

« Vi sono ancora altre strade che da S. Agata vanno a Bologna. Per esempio, ve n'è una che va a Galliano piccola terra, di dove lasciando quella che va alle Cascine di Panna, si piglia sulla dritta e si passa per Marcoiano e si sale a Roncopiano, altra piccola terra, e di lì si scende a Castro, luogo ristretto, di dove andando per le falde della montagna, camminando fra castagneti, si arriva fino alla sorgente del fiume Santerno, e di qui si sale alla Traversa e allo Stale. Tutta questa strada descritta — lunga 57½ miglia da Firenze a Bologna, considerando 14 miglia fino a S. Piero a Sieve, 4 a S. Agata, 2 a Galliano, 1 a Marcoiano, 5 a Roncopiano, 1 a Castro, 2 allo Stale, 2 a Bruscoli, 2½ a Faggeta, 5 alle Croci e 19 a Bologna — « benché molto sassosa e montuosa, è buona tanto per la fanteria, come pure per la cavalleria. Li carriaggi però non possono passarvi ».

« L'altra strada che da S. Agata conduce a Bologna, si è quella che passa per Casale piccolo borgo di 7 o 8 case situato sulla pendice del monte, di dove continuando la strada per andare a Corniolo fino alla sommità della montagna, è tutta selciata e larga. Ma da lì in poi la strada si trova molto sassosa e stretta. Da Corniolo si scende a Cornacchiaia, piccola terra, di dove si va a Castro, e si entra nella strada che è stata in ultimo luogo descritta », dopo 6 miglia tra S. Agata e Corniolo, 2 a Cornacchiaia e 1½ a Castro.

« Da S. Agata vi è un'altra strada di traversa, che va al Gigo, e passa per Casale, di dove si scende a traverso della montagna tra le selve di castagni, avendo sulla dritta il ruscello Levizzone che si passa a guado, dopo di che si trova la Cascina dei Tozzi [distante 3 miglia da S. Agata], dove s'incontrano due viottole: una che va sugl'Appennini e scende poi a Rifredo [dopo 3 miglia]. Questa viottola è cattivissima, ed eccone la descrizione. Da Rifredo, passando per le selve di castagni ed altre boscaglie, si va a Casanuova, che è una pieve. Da Casanuova si va a Cornacchiaia, passando verso la metà del cammino un rio che scende da Roncopiano. Tutta questa strada è poco praticabile per la fanteria, e molto meno per la cavalleria. L'altra viottola dalla Cascina dei Tozzi sale per il monte per boscaglie e prati e va al Gigo a raggiungere la Strada Maggiore che viene da Scarperia ».

Tra le altre vie mulattiere e i sentieri transappenninici o comunque « di valico » che interessavano il Mugello occidentale — non considerando, qui, le strade situate nella sezione centrale e orientale della valle, come la Via Faentina o delle Salaiole da Firenze a Borgo S. Lorenzo per le Salaiole e Vitaretti, definita « tanto buona che facendosi accomodare qualche passo cattivo potrebbe diventare anche carreggiabile », con proseguimento per Ronta (tratto « calessabile ») e Marradi (tratto « per niente calessabile, ma bensì assai battuto dalle bestie da soma »); la strada Provinciale « carreggiabile » del Mugello che, in prolungamento della Bolognese dal bivio di Scarperia, percorreva longitudinalmente la valle costeggiando la Sieve per Borgo S. Lorenzo, Vicchio, Dicomano, Rufina e Pontassieve coll'importante funzione di raccordare tutta la viabilità trasversale; la strada Forlivese da Dicomano per Ponticino, S. Benedetto in

Alpe, Rocca S. Casciano (definita « strada per le some »), ecc. — devono essere considerati gli itinerari di crinale della Calvana, « battuti dai contrabbandieri ed altri », che si originavano dal versante meridionale e orientale del monte, per Montepiano o Castiglione dei Pepoli, o per Baragazza. Dal versante orientale o mugellano della Calvana si ascendeva, per varie vie a partire dalle Croci di Calenzano, Montebuiano, Pimonte, Cavallina e Bovecchio, Camoggiano e Pulica, Fresciano, Mangona e Barberino al

« Monte di Valibuona, montagna assai aspra, e si cammina fra balze. La criniera di questa montagna è assai piana. Da Valibuona si cammina tra prati fino a Montecuccoli, passando per Calvana. Da Montecuccoli, battendo la pendice della montagna si arriva al pian delle Pertiche, di dove si va a Zuvigliana [Risubbiana], piccolo luogo ed ancora a Montepiano » e da lì s'imbocca la Bolognese per le valli di Bisenzio e Setta. Un altro itinerario da Montecuccoli, imboccando « una viottola assai disastrosa », portava al Poggio della Dogana delle Forche e « alla Consuma che non è altro che un'Osteria vicina a Mangona ». Da questo « piccolo villaggio attenente alla Consuma si passa l'Appennino per Tronale che è una casa sola ed isolata in mezzo a dei prati e si scende fra boscaglie e prati a Tavianella, luogo di tre o quattro case nella Contea di Pepoli, di dove si sale alla Madonna di Bocca di Rio, strada aperta e buona. Continuando la stessa strada si passa » nella via proveniente dallo Stale e diretta a « Baragazza, Piano, Montefredente e a Bologna ».

Da Barberino poi, oltre che imboccare la via per Mangona e il Monte Tronale con discesa a Tavianella, si poteva percorrere la Strada Maestra per il valico del Monte Citerna: questa,

« passando per Casaglia, conduce a Monte Alpiche, donde si scende a S. Giacomo piccolo luogo; fin qui tutta questa strada è montuosa e piena di boscaglie, ma è tutta buona per la fanteria, come pure per la cavalleria. Da S. Giacomo si va a Baragazza per una bella strada tutta selciata; li calessi vi potrebbero passare tanto questa strada è ben mantenuta. Da Baragazza si va a Castiglione dei Gatti per una strada buonissima ».

Assai praticata era pure la strada « per le bestie da soma » che, seguendo le valli della Marinella di Legri e del Carlone, metteva in comunicazione la Bolognese della Valdimarina con quella principale della Carza.

« Dalla Chiusa, si va all'Allegri [Legri], e passando per il Carlone si scende a Tagliaferro nella strada che viene da Firenze e va a S. Piero a Sieve. Questa strada è buonissima per la fanteria e per la cavalleria ».

In definitiva, ben poche erano le strade — esclusivamente quelle situate in pianura — sicuramente percorribili con veicoli a ruote in tutte le stagioni. Se prendiamo in considerazione un'altra bella descrizione di *Strade e ponti* di poco posteriore (fu elaborata nel 1763 dai giurisdicenti locali)³⁶, vediamo che nel vasto Vicariato di Firenzuola (ma la situazione era di poco migliore nelle altre

circostrizioni mugellane, quali il Vicariato di Scarperia con la potesteria omonima, quelle di Barberino e Borgo S. Lorenzo e la Lega di Tagliaferro) solo la nuova Bolognese, larga 12 braccia, rispondeva ai requisiti di una grande arteria. Le altre tre strade pubbliche (vecchia Bolognese del Giego, strada «lungo il Santerno, che si parte dalla Porta Fiorentina di Firenzuola e termina ai confini dello Stato Pontificio per la parte di Castel del Rio e Sassoleone»; «strada di sopra, che principia dalla Porta Bolognese di Firenzuola e termina ai confini dello Stato Pontificio alla volta di Imola») venivano, infatti, descritte come disagiati e con una larghezza non superiore a 4 braccia (appena 2,32 m.), «e ancora minore, specialmente quella lungo il fiume. L'altra poi che parte dalla Porta Bolognese e va a Piancaldoli ha una larghezza di tre braccia, dove più e dove meno», così come «la Strada che gira le mura di Firenzuola».

Per il resto, «non vi sono strade maestre o pubbliche, essendo più viottoli che strade, al più di grandezza da passarvi i traini, all'uso di queste Montagne e Poggi, le quali per lo più sono mantenute o riviste da' particolari [...] e alle volte sono ristabilite alla meglio a spese delle rispettive Comunità». Pochi erano i ponti su queste vie: «nella Strada Vecchia Bolognese tre ponti di legno, uno sul Rio Veccione, altro sul Fosso Reale dell'Idice, altro sul Fosso delle Stradacce. Vi è poi il ponte di legno 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. Altro simile ponte è sul Rio Bavondoli, il quale però non sarà di lunghezza più di 10 braccia».

* Il lavoro è stato condotto in stretta collaborazione dai due autori. In particolare, a L. Rombai devesi la stesura dei paragrafi 1 e 2, a M. Sorelli devesi la stesura dei paragrafi 3 e 4.

¹ Oltre alla costruzione della nuova Bolognese della Futa, attuata dalla Reggenza nel 1749-52, basterà qui ricordare il rifacimento della via che da Firenzuola conduceva alla Posta del Covigliaio sulla vecchia Traversa ora nuova Bolognese nel 1817 (fu definita «via povera» perché costruita «in tempi di carestia e di tifo per dar lavoro ai poveri»), l'apertura delle vie carrozzabili del Giego, della Faentina e della Forlivese del Muraglione negli anni '30 del secolo scorso. Cfr., al riguardo, E. Repetti, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, Firenze, presso l'Autore, vol. II, 1835, p. 292 e, per un inquadramento generale, i saggi di P. Vichi, *La costruzione della rete carrozzabile toscana: basi giuridico-amministrative e realizzazioni pratiche (1814-1859)* e *Le strade della Toscana granducule come elemento della organizzazione del territorio (1750-1850)*. Parte seconda, in «Storia Urbana» (rispettivamente nel n. 25, 1983, pp. 29 ss. e nel n. 26, 1984, pp. 3 ss.), oltre a P. Bellucci, *I Loreni in Toscana. Gli uomini e le opere*, Firenze, Edizioni Medicea, 1984, p. 312 ss.

² Cfr. L. Rombai, *L'aspetto del territorio*, in *Storia di Prato* (diretta da F. Braudel), Firenze, Le Monnier, vol. II, 1985, pp. 3 ss. (in corso di stampa).

³ Cfr. R. Stopani, *La via Francigena in Toscana. Storia di una strada medievale*, Firenze, Salimbeni, 1984, pp. 63 ss.

⁴ Cfr. *Legislazione toscana*, a cura di L. Cantini, Firenze, Albizziniana, vol. V, 1803, pp. 226-232 (*Bando del 10 novembre 1565*) e vol. IX, 1803, pp. 17-25 (*Bando del 14 giugno 1578*).

⁵ Ad esempio, nel 1357, per impedire il passaggio dei mercenari del Conte di Landau, «i Fiorentini mandarono sull'Alpe 7000 uomini circa; gli Ubaldini 1500 fanti dei loro fedeli». Costoro fecero una gran «tagliata», disponendo «barre di grandi e grossi faggi a

modo di steccata, la quale comprendeva i passi di quello Stale per spazio d'un miglio e mezzo tra due poggi». E l'anno seguente, « Firenze progettò di fare presso il valico una vera fortezza », anche se poi per l'ostilità degli Ubaldini e di Bologna si limitò ad eseguire fortificazioni provvisorie, una vera e propria « chiusa » lunga ben 8000 passi. Ancora: nel 1361, fu impiantato (o potenziato se già esistente) un presidio militare al passo del Giego. E il 18 giugno 1399 — su richieste locali — il Comune eresse allo stesso valico, sulle fondamenta di case dirute, una torre e alcune abitazioni « in modo che alcune famiglie potessero stabilirsi colà per comodo e sicurezza di chi si trovava a passare ». Ancora: nel 1494 e pure all'inizio del Cinquecento, temendo il ritorno dei Medici e le mire annessionistiche di Cesare Borgia, Firenze munì il Giego e — pare — gli altri passi. Nel 1527, infine, il cancelliere Nicolò Machiavelli provvide a far fortificare anche i passi del Covigliaio sulla Traversa e di Castro sulla via proveniente da Cornacchiaia lungo il Santerno. Per tutte queste notizie cfr. D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze*, Novara, Istituto Geografico De Agostini (Roma, Soc. Autostrade), 1961, pp. 32, 70-71, 75, 77, 95, 105. Del resto, è utile qui ricordare che le due « terrenove » fortificate di Scarperia e Firenzuola furono fondate nel 1307 e nel 1332 come capisaldi militari nel Mugello da poco strappato agli Ubaldini, ma anche come « sentinelle » della nuova strada transappenninica del Giego che si andava aprendo. E stesso fine avrà la fortezza di S. Martino, costruita dai Medici sopra S. Piero a Sieve a guardia del ponte sulla Bolognese nella seconda metà del Cinquecento.

⁶ Cfr. le note 13 e 14.

⁷ Cfr. la nota 34.

⁸ *Comunicazioni stradali*, cit., e *La Bologna-Firenze nel Mugello*, in AA. VV., *Il Mugello, un territorio, una presenza culturale*, Firenze, All'insegna del Giglio, 1983, pp. 99 ss.

⁹ *Comunicazioni stradali*, cit., pp. 68-69, 85, 88 ss.

¹⁰ *Ibidem*, p. 67.

¹¹ *Ibidem*, p. 106. Fu seguita dall'esercito francese nel 1527.

¹² *Ibidem*. Fu percorsa dalle truppe spagnole nello stesso anno.

¹³ L'Alberi annota: « Questa denominazione di Via del Sasso, e anche di Val di Sasso, quantunque ora del tutto inusitata, non era però infrequente a quei tempi; e il Guicciardini, nel L. XVIII, dice che il duca di Borbone intendeva da principio di passare da Bologna in Toscana per la Via del Sasso; e il Foscari più oltre nomina ripetutamente Barberino di Mugello in Val di Sasso » (sic): E. Alberi, *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato (secolo XVI)*, Firenze, All'insegna di Clio, serie II, vol. I, 1839, pp. 12-14.

¹⁴ *Ibidem*, Appendice, 1858, pp. 251-296.

¹⁵ *Legislazione toscana*, a cura di L. Cantini, Firenze, Albizziniana, vol. IX, 1803, pp. 193 ss.

¹⁶ Cfr. D. Sterpos, *Comunicazioni stradali*, cit., pp. 31, 94-95, 99-100 ss. È interessante notare che, ancora nei primi decenni dell'Ottocento, per queste vie transitavano quantità non trascurabili di merci che venivano controllate alla dogana della Futa. Cfr. E. Repetti, *Dizionario geografico*, cit., vol. II, 1835, p. 364.

¹⁷ Cfr. L. Rombai, *Migrazioni pastorali e vie della transumanza in Toscana*, in corso di stampa nella rivista « Etruria oggi » della Banca Popolare dell'Etruria di Arezzo.

¹⁸ D. Sterpos, *Comunicazioni stradali*, cit., pp. 107-108.

¹⁹ *Ibidem*, p. 66.

²⁰ *Ibidem*, pp. 75-78.

²¹ *Ibidem*, pp. 83-84.

²² *Ibidem*, pp. 101-102.

²³ *Ibidem*, p. 92.

²⁴ Archivio di Stato di Firenze, *Capitani di Parte. Numeri neri*, 978, cc. 48 ss. e 989, c. 164.

²⁵ A. M. Gallerani - B. Guidi, *Relazioni e rapporti all'Ufficio dei Capitani di Parte Guelfa, parte II: Principato di Ferdinando I*, in *Architettura e politica da Cosimo I a Ferdinando I*, a cura di G. Spini, Firenze, Olshchki, 1976, p. 298.

²⁶ D. Sterpos, *Comunicazioni stradali*, cit., pp. 111-113.

²⁷ G. Salvagnini, *Gherardo Mechini architetto di Sua Altezza*, Firenze, Salimbeni, 1983, pp. 85 ss.

²⁸ A. M. Gallerani - B. Guidi, *Relazioni e rapporti*, cit., p. 298.

²⁹ D. Sterpos, *Comunicazioni stradali*, cit., pp. 113 e 120.

³⁰ *Ibidem*, p. 120.

³¹ *Ibidem*, pp. 215 e 127.

³² A. Giachi, *Viaggi d'Italia i più frequentati e particolarmente da chi viaggia per le Poste*, manoscritto conservato nella Biblioteca Riccardiana di Firenze, *Ricc.* 4033, cc. 34 ss.

³³ D. Sterpos, *Comunicazioni stradali*, cit., p. 123.

³⁴ È conservata manoscritta nella Biblioteca Moreniana di Firenze, *Palagi*, ms. 251.

³⁵ Oltre a ciò, « sono in così gran numero le vie e viottole, che a scanso delle Strade Maestre, e a comodo dei contrabbandieri e di altra mal'intenzionata gente s'incontrano in Toscana [e in Mugello], che malagevole impresa stata sarebbe quella d'impedirne colla forza dappertutto il transito. Perloché l'espedito più pronto e facile in caso di bisogno, parve fosse quello di renderle impraticabili, il che poteva con somma facilità eseguirsi ».

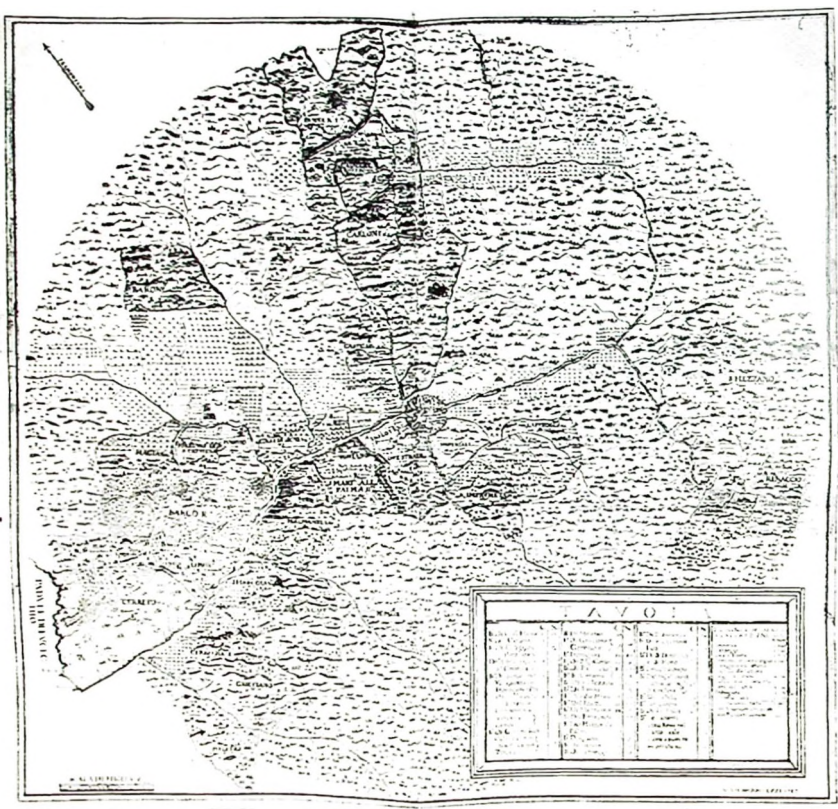
³⁶ Archivio di Stato di Firenze, *Capitani di Parte. Numeri neri*, 1707, inss. 9 ss.



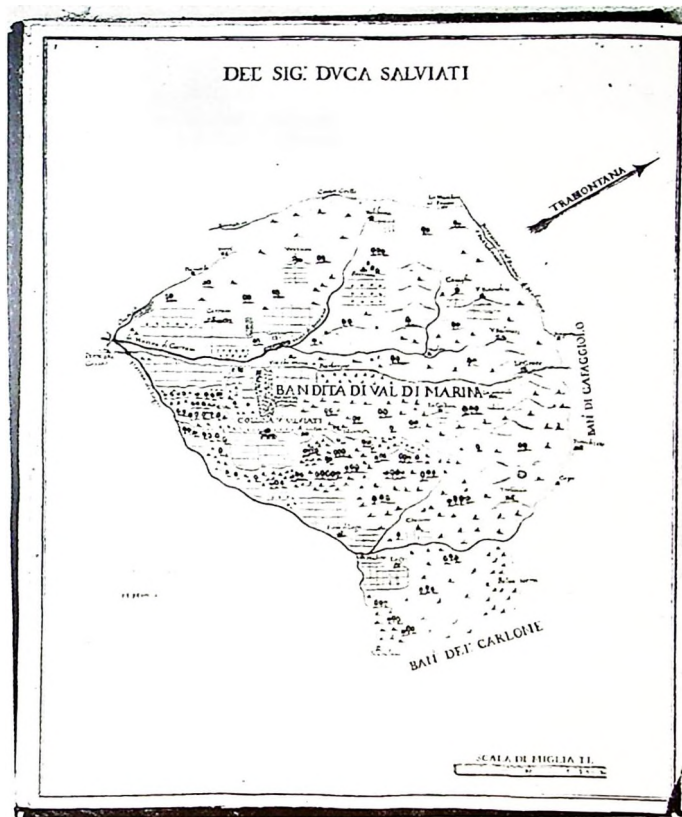


Il ponte sulla Sieve a S. Piero — punto nevralgico delle comunicazioni mugellane almeno fino alla metà del Settecento e alla costruzione della nuova Bolognese della Futa — in una carta progettuale di fine '500 (ASF, *Piante dei Capitani di Parte*, cartone 1X, c. 5) e in una suggestiva incisione dello Zocchi poco prima del 1750.

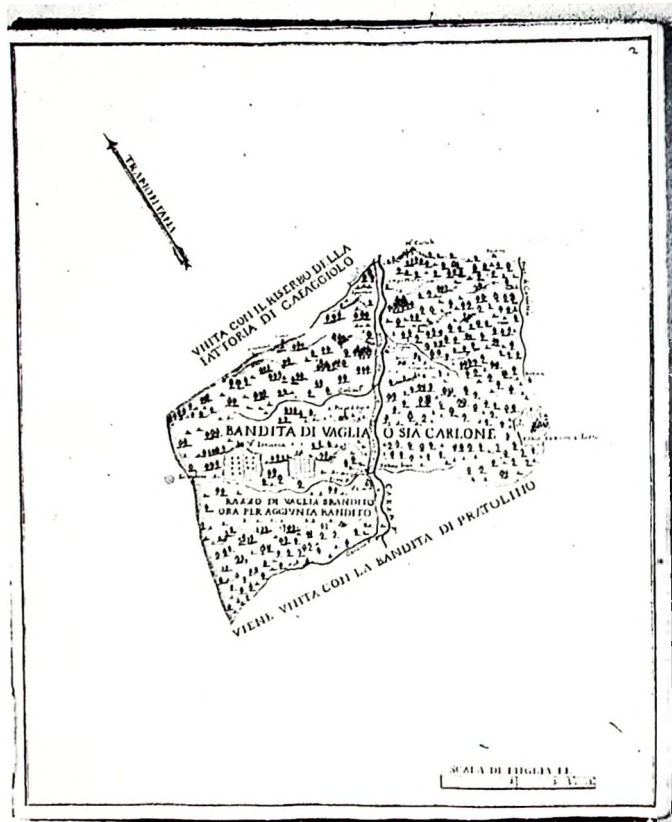
L'elevato numero di bandite di caccia (in gran parte di proprietà granducale) esistenti nel Mugello occidentale e disposte lungo le diverse vie Bolognesi, testimonia indirettamente i continui e agevoli rapporti intercorrenti tra la capitale e quella parte del suo contado che già dall'età comunale era stato polarizzato dai capitali fiorentini: qui i cittadini avevano impiantato ovunque il sistema mezzadrile, con il fitto reticolo delle case coloniche, delle ville padronali e delle colture promiscue. Si noti quanto sopra nella pianta della prima metà del Settecento relativa al complesso delle «Bandite di caccia entro le 20 miglia da Firenze», e in quelle particolari di Val di Marina, di Pratolino, di Vaglia o sia Carlone, di Cafaggiolo, di Panna (ASF, *Piante R. Possessioni*, t. 12, cc. 27, 1, 19, 2, 3, 14). Pagg. 50, 52, 53, 54, 55.



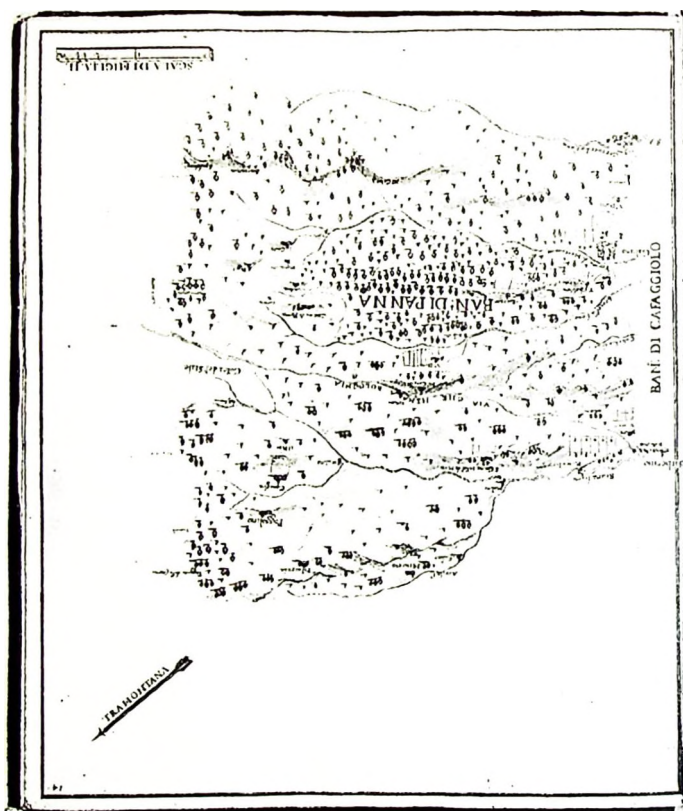
Vedi didascalia a pag. 51.

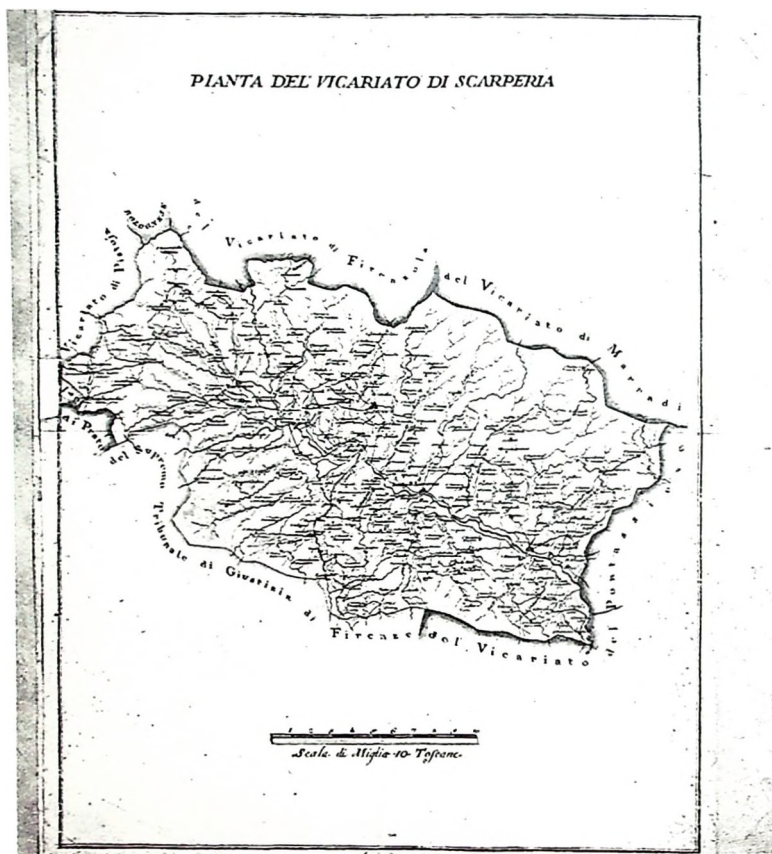


Vedi didascalia a pag. 51.



Vedi didascalia a pag. 51.

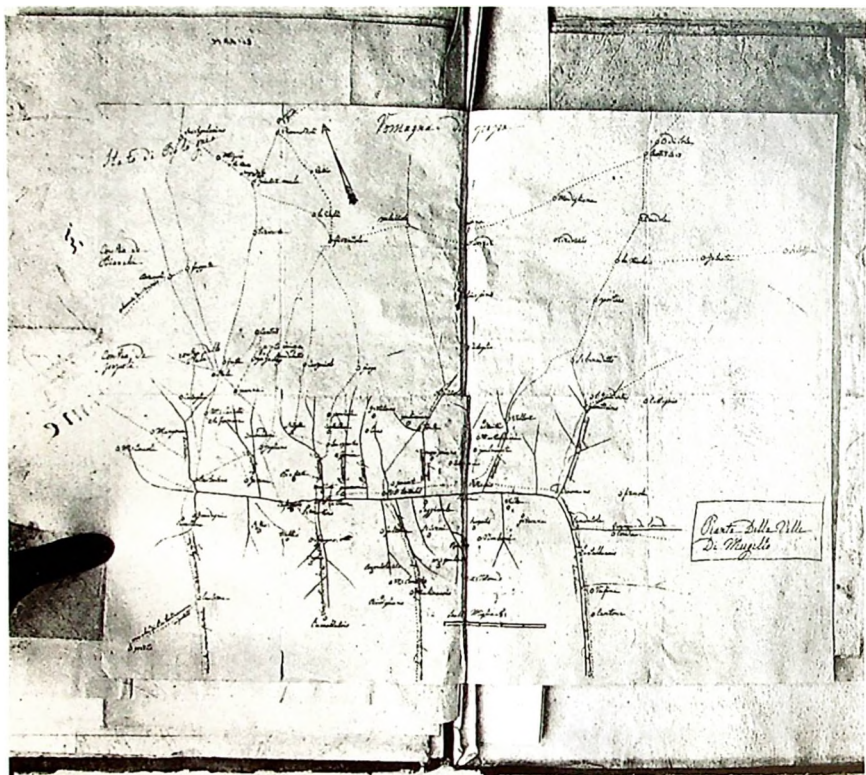




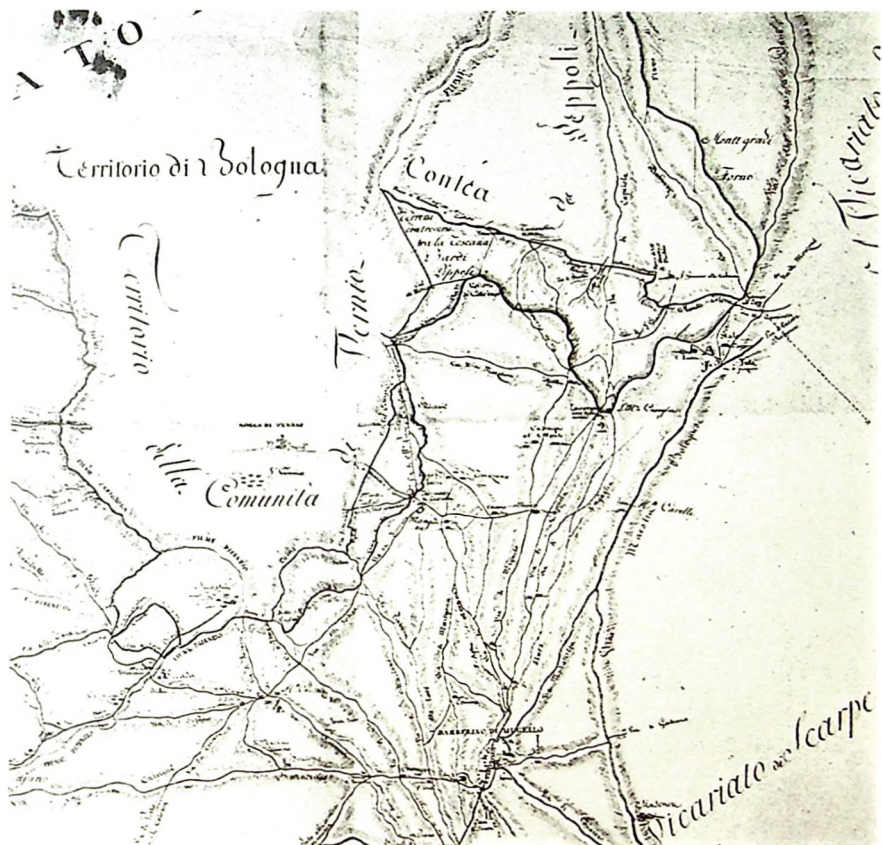
La fitta trama della viabilità maggiore esistente nella «provincia» mugellana — sia per quanto riguarda quella locale, atta a collegare i centri della valle, che quella d'interesse extra-regionale, atta a collegare la «provincia» con le altre aree del contado fiorentino e, mediante le transappenniniche, con il Bolognese e con la Romagna toscana — emerge dalle carte giurisdizionali disegnate dai fratelli Giachi poco oltre la metà del Settecento e relative al Vicariato di Scarperia e a quello di Firenzuola (ASF, *Piante Acque e Strade*, n. 1564/12 e 1564/9). Pag. 57.



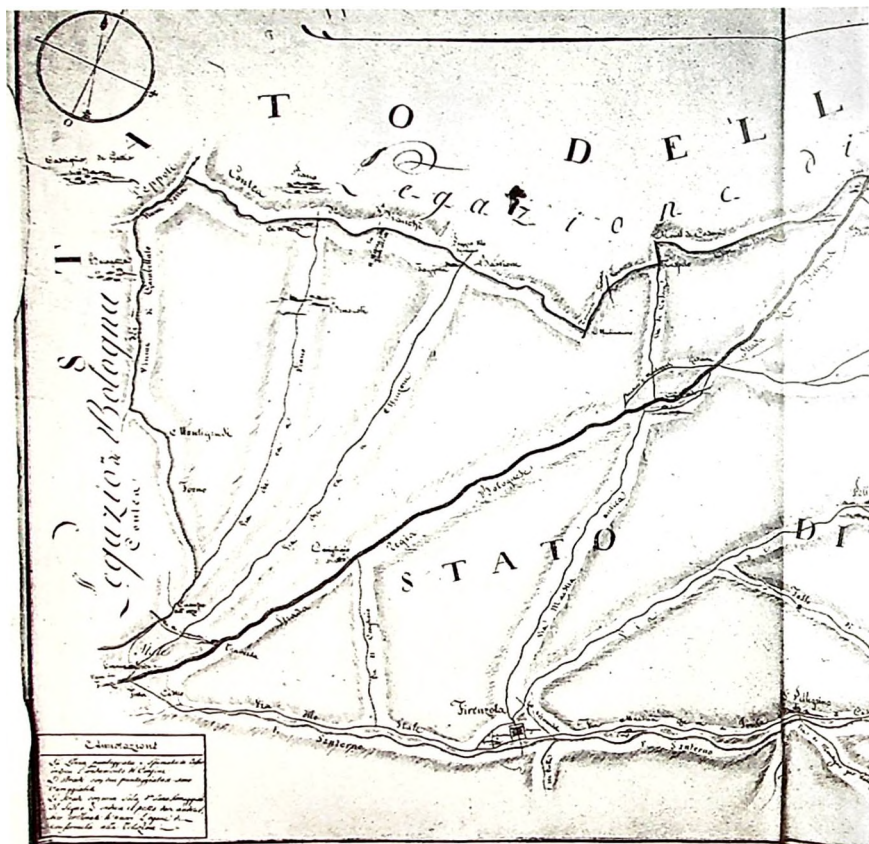
Vedi didascalia a pag. 56.



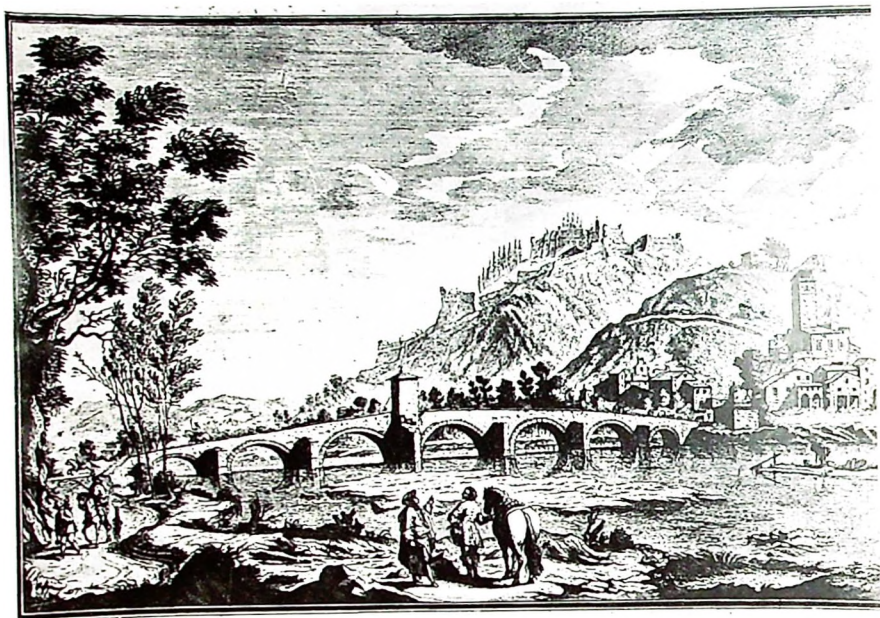
L'elevato numero delle vie transappenniniche del Mugello occidentale emerge bene da questa pur schematica e cinque-seicentesca «Pianta della Valle del Mugello»: oltre alle principali direttrici per la Valdimarina-Barberino-Stale (con biforcazione per Bruscoli, a sinistra, e per Pietramala tramite la Traversa, a destra), per Scarperia-Giogo-Le Valli e Pietramala, per Borgo S. Lorenzo-Ronta-Palazzolo, per Dicomano-Ponticino di S. Godenzo, appaiono delineate altre vie «secondarie», come quella da Barberino per Casaglia e Bruscoli o Faggeta, come quella da Gagliano per Panna, Castro e Cornacchiaia, oppure come quella da S. Agata per Corniolo che appare il tratto terminale dell'itinerario diretto a Firenzuola iniziante a Gagliano e toccante poi Spedaletto (vale a dire la via e il passo dell'Osteria Bruciata solo fino al valico) (ASF, *Piante Miscellanea*, 392/24).



Il fitto reticolo delle transappenniniche minori (vie di Mangona, di Migneto per Tavianella, di Capriola, di Casaglia) situate ad ovest del passo dello Stale-Futa (dal quale numerosi diverticoli conducevano a Bruscoli, Baragazza, Castiglion dei Pepoli, Monzone, Piano, ecc.) risulta anche da numerose carte settecentesche, come quelle che segnano il limite giurisdizionale da Treppio allo Stale e a Firenzuola (ASF, *Piante R. Rendite*, n. 9); oppure, e soprattutto, nella splendida carta del confine tra Stato Ecclesiastico e Granducato in corrispondenza del territorio di Barberino (ASF, *Confini. Piante moderne*, Sezione I, n. 2). Pagg. 60-61.



Vedi didascalia a pag. 59.



Il ponte sulla Sieve a S. Piero — punto nevralgico delle comunicazioni mugellane almeno fino alla metà del Settecento e alla costruzione della nuova Bolognese della Futa — in una suggestiva incisione dello Zocchi poco prima del 1750.

INDICE

Presentazione	Pag. 5
Daniele Sterpos: <i>Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello</i>	» 7
Leonardo Rombai e Marco Sorelli: <i>La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento. Dall'assetto ancien régime alla « rivoluzione stradale » lorenese</i>	» 35
Giovanna Casali: <i>I luoghi di sosta e di controllo: poste e dogane nei sec. XVIII-XIX</i>	» 63
Ester Diana: <i>Le strutture dell'ospitalità: alberghi, taverne, osterie, ospedali</i>	» 85
Giuseppina Carla Romby: <i>In viaggio</i>	» 109

APPENDICE

Marzia Puccetti: <i>Un esempio di manutenzione stradale. Visite e lavori dal 1662 al 1727 nei documenti dell'Archivio Storico di Scarperia</i>	» 125
--	-------