

CESARE AGOSTINI

FRANCO SANTI

LA STRADA BOLOGNA-FIESOLE DEL II SECOLO a.C.

(Flaminia Militare)

STORIA E TESTIMONIANZE ARCHEOLOGICHE
DI UNA RICERCA SULL'APPENNINO TOSCO-EMILIANO

Ai nostri familiari

CESARE AGOSTINI FRANCO SANTI

**LA STRADA
BOLOGNA-FIESOLE
DEL II SECOLO a.C.**
(Flaminia Militare)

STORIA E TESTIMONIANZE ARCHEOLOGICHE
DI UNA RICERCA SULL'APPENNINO TOSCO-EMILIANO



© 2000 by Cesare Agostini e Franco Santi

© CLUEB - Cooperativa Libreria Universitaria Editrice Bologna

Riproduzione vietata ai sensi di legge

(art.171 della Legge n. 633 del 22 aprile 1941).

Senza adeguata autorizzazione scritta, è vietata la riproduzione della presente opera e di ogni sua parte, anche parziale, con qualsiasi mezzo effettuata, compresa la fotocopia, anche ad uso interno o didattico.

Fotografie, cartografia e disegni di Cesare Agostini e Franco Santi.

Agostini Cesare e Santi Franco

La strada Bologna-Fiesole del II secolo a.C. (*Flaminia Militare*).

Storia e testimonianze archeologiche di una ricerca sull'Appennino tosco-emiliano

Cesare Agostini e Franco Santi – Bologna: CLUEB, 2000.

336 pp.; 29,7 cm

ISBN 88-491-1442-7

Cooperativa Libreria Universitaria Editrice Bologna

40126 Bologna - via Marsala 31

tel. 051 220736 - fax 051 237758

Finito di stampare nel mese di marzo 2000 dalle

Industrie Grafiche LABANTI & NANNI

40133 Bologna- via G. Segantini 32

tel 051 384960-386560 - 051 312218

Impianti:

Fotolito POLYCROM

40132 Bologna- via della Salute 85/10/G

Copertina e impaginazione:

Ezio Costanti

Ringraziamenti

Al termine di questa nostra ventennale avventura ci è molto gradito ringraziare tutti coloro che ci sono stati vicini con preziosi consigli e con aiuti personali nelle ricerche sul territorio e negli scavi.

Un elenco nominativo delle persone verso le quali abbiamo un debito di riconoscenza è molto arduo e delicato; non vogliamo fare i nomi, potremmo involontariamente dimenticarne alcuni. Chi ci è stato vicino e di aiuto sa però che conserviamo una profonda gratitudine, perché la sua stima ed amicizia è stata importante per superare i momenti difficili.

Riteniamo tuttavia doveroso segnalare l'interessamento costante della Soprintendenza archeologica per la Toscana, in persona del dott. Luca Fedeli, Archeologo Direttore competente per il territorio del Mugello, che ha seguito le nostre ricerche con vigile attenzione, sempre disponibile ad effettuare sopralluoghi sui nuovi rinvenimenti. Ha inoltre diretto alcune campagne di scavo che hanno portato un contributo importante ai nostri studi.

Vogliamo inoltre ricordare il sostegno morale dato, fin dai primi anni, dalle Amministrazioni comunali di Firenzuola e San Benedetto Val di Sambro. Quest'ultima,

poi, per iniziativa dell'attuale Sindaco Luciano Poli, ha concorso a finanziare la pubblicazione del libro utilizzando i fondi europei disponibili nel "Programma Leader II, Piano di Azione Locale del GAL L'Altra Romagna."

Anche alla "Fondazione CARISBO", così come alla Banca di Credito Cooperativo dell'Appennino bolognese, vanno i nostri ringraziamenti per avere stanziato un contributo per la stampa del presente volume.

All'Assessore Marco Macciantelli della Provincia di Bologna vogliamo esprimere la nostra gratitudine per avere manifestato una viva attenzione verso le nostre scoperte, patrocinando la presentazione di questa pubblicazione.

Preziosa è stata la disponibilità del dott. Agostino Salomoni del Laboratorio C/14 dell'ENEA di Bologna, che ha effettuato la datazione di alcuni reperti per il personale interessamento del prof. Giuseppe Longo, al quale va la nostra riconoscenza, anche per il suo contributo alle ricerche sul territorio.

Terminiamo ringraziando tutti gli amici dell' "Associazione Monte Bastione" che sono stati per noi sempre di grande aiuto morale e materiale.

**Pubblicazione realizzata con i finanziamenti del
programma Leader II, Piano di Azione Locale del GAL "L'Altra Romagna"**



Gruppo di Azione Locale
dell'Area Romagnola

Inoltre hanno contribuito:



Con il patrocinio di:



**PROVINCIA
DI BOLOGNA**



**COMUNE DI SAN BENEDETTO
VAL DI SAMBRO**
(Provincia di Bologna)

INDICE

<i>Prefazione di Giancarlo Susini</i>	13
<i>Prefazione di Marco Macciantelli</i>	15
<i>Prefazione di Luciano Poli</i>	17
<i>Prefazione degli Autori</i>	18

INTRODUZIONE	19
TITO LIVIO: <i>Storia di Roma</i> - Libro XXXIX, par. 2°.	21

CAPITOLO PRELIMINARE

L'origine della nostra storia

1 - Un colloquio estivo.	23
2 - La moneta romana ci ha dato lo stimolo per iniziare le ricerche.	25

PARTE PRIMA

LE CONQUISTE DI ROMA DALLA FINE DEL IV SEC. a.C. AL 187 a.C.

Cenni storici

INTRODUZIONE ALLA PARTE PRIMA	29
-------------------------------	----

CAPITOLO I

L'espansione del dominio di Roma dalla fine del IV secolo a.C. al 200 a.C.

1 - La conquista dell'Italia centrale e meridionale (340-264 a.C.).	31
1.1 - La guerra latina (340-338 a.C.).	31
1.2 - I municipi e le colonie latine.	31
1.3 - Le strade.	32
1.4 - La seconda guerra sannitica (327-305 a.C.) e la costruzione delle prime strade consolari.	33
1.5 - Le guerre in Magna Grecia (290-272 a.C.).	34
2 - La prima guerra punica (263-241 a.C.) e le conquiste della Sicilia, della Sardegna e della Corsica.	35
3 - Inizio dell'invasione dell'Italia settentrionale (Gallia Cisalpina) nel 222 a.C. e la seconda guerra punica (218-202 a.C.).	37

CAPITOLO II

La riconquista dell'Italia settentrionale ed il consolidamento del dominio di Roma sulla Gallia Cisalpina (200-188 a.C.)

Introduzione	39
1 - Le guerre contro i Galli nella Pianura Padana e contro i Liguri sull'Appennino dal 200 al 190 a.C..	40
1.1 - Le campagne di guerra nell'anno 192 a.C..	41
1.2 - Significativi indizi del transito delle legioni di Quinzio Flaminio attraverso il Mugello nell'anno 192 a.C..	41
1.3 - Le guerre dell'anno 191 a.C.: Publio Cornelio Scipione Nasica sconfigge i Galli Boi nel territorio bolognese.	42
2 - Gli anni 190 e 189 a.C.: la deduzione della colonia latina di "Bononia".	43
3 - Il dominio di Roma sull'Italia centro-settentrionale nell'anno 188 a.C.; le strade consolari esistenti.	44

CAPITOLO III

L'anno 187 a.C. i consoli Marco Emilio Lepido e Caio Flaminio sconfiggono i Liguri e costruiscono due strade

1 - Elezione dei consoli per l'anno 187 a.C.: Marco Emilio Lepido e Caio Flaminio.	47
2 - Descrizione del territorio ligure e della guerriglia.	48
3 - Individuazione dei luoghi delle battaglie.	48
4 - Le battaglie di Caio Flaminio.	49
5 - Le battaglie di Marco Emilio Lepido.	50
6 - Caio Flaminio costruisce la strada transappenninica Bologna-Arezzo.	52
7 - Marco Emilio Lepido costruisce la strada da Piacenza a Rimini (via Emilia).	53

PARTE SECONDA

IL CONDIZIONAMENTO DEI CORSI D'ACQUA E DEI CRINALI SULLA VIABILITA' APPENNINICA

INTRODUZIONE ALLA PARTE SECONDA	57
---------------------------------	----

CAPITOLO IV

Il ventaglio idrografico del versante appenninico bolognese ha creato secolari ostacoli alla viabilità

1 - I corsi d'acqua.	59
2 - La secolare difficoltà di attraversamento dei torrenti e dei fiumi ed i disastri causati dalle acque.	62

CAPITOLO V

Il condizionamento dei corsi d'acqua e dei crinali sulla viabilità minore e secondaria

1 - La viabilità minore locale.	64
2 - La viabilità secondaria a medio percorso.	66
2.1 - Il passo del Passeggere.	67
2.1.1 - Dal Passeggere a Monghidoro.	67
2.1.2 - Dal Passeggere al passo della Raticosa.	70
2.1.3 - Dal Passeggere a Madonna dei Fornelli.	70
2.2 - S. Ansano di Brento.	70
2.3 - La strada di Montorio.	72

CAPITOLO VI

I quattro valichi transappenninici frequentati in diverse epoche

1 - Montepiano.	73
2 - Gioogo.	74
3 - Osteria Bruciata.	75
4 - Futa.	75

PARTE TERZA

LA PROBABILE VIABILITA' PREROMANA FRA BOLOGNA E FIESOLE

CAPITOLO VII

La probabile viabilità preromana fra Bologna e Fiesole

1 - La natura ha indicato all'uomo la pista transappenninica più comoda.	81
2 - Fiesole e Felsina: i capilinea della transappenninica etrusca.	82

PARTE QUARTA
L'INDAGINE STORICA, L'INIZIO DELLE RICERCHE
ED I PRIMI RINVENIMENTI

CAPITOLO VIII

L'inizio delle ricerche, i primi rinvenimenti ed il sopralluogo del prof. Nereo Alfieri

1 - La preliminare ricerca nella storia di notizie sulla viabilità antica fra Bologna e Fiesole.	91
2 - La delimitazione della zona delle ricerche.	93
3 - Le difficoltà nella percezione degli indizi.	94
4 - Il giorno del primo rinvenimento.	96
5 - I primi scavi ed il sopralluogo del Prof. Nereo Alfieri.	98
6 - La monografia del Prof. Nereo Alfieri ci ha lasciato buone speranze.	100

INTRODUZIONE ALLE PARTI QUINTA E SESTA

La prosecuzione delle ricerche e la descrizione dei rinvenimenti in otto zone archeologiche

103

PARTE QUINTA
LE RICERCHE ED I RINVENIMENTI DAL MONTE BASTIONE
AL PASSO DELLA FUTA (1979-1992)

CAPITOLO IX

Monte Bastione (zona archeologica "A": siti A/1 - A/2 - A/3 e A/4) e la Faggeta

1 - I lastricati romani (siti A/1 - A/2 - A/3 e A/4).	109
2 - Il sentiero preromano (siti A/5 e A/6).	115
3 - In tremila anni sono stati costruiti sette tracciati stradali paralleli sul versante occidentale dello stesso crinale.	117
4 - La Faggeta.	119

CAPITOLO X

Piana degli Ossi (zona archeologica "B") il monte Luario ed il Passeggere

1 - L'intuizione dell'esistenza delle fornaci e le prime analisi.	121
2 - Gli scavi eseguiti dalla Soprintendenza archeologica per la Toscana.	125
3 - Le sei fornaci: un imponente impianto industriale.	131
3.1 - La scelta del luogo per l'impianto delle fornaci e la tecnica di costruzione.	133
3.2 - Le unità lavorative impiegate e la quantità di calce prodotta.	134
3.3 - L'epoca della costruzione delle sei fornaci: secondo secolo a.C.?	136
4 - Monte Luario.	138
5 - Il Passeggere.	139

CAPITOLO XI

Monte Poggiaccio (zona archeologica "C": siti C/1, C/2, C/3 e C/4)

1 - Descrizione dei rinvenimenti dei lastricati (siti C/1, C/2 e C/3).	141
2 - Le caratteristiche costruttive della strada lastricata.	146
2.1 - La tecnica adottata nella posa delle pietre.	146
2.2 - Le fasi lavorative.	148
2.3 - La quantità di materiale rimosso ed impiegato.	149
3 - Altri rinvenimenti (sito C/4).	150

CAPITOLO XII

I rinvenimenti sulle pendici di Poggio Castelluccio (zona archeologica "D": siti D/1 - D/2 - D/3 e D/4)

- | | |
|--|-----|
| 1 - Descrizione dei rinvenimenti dei lastricati (siti D/1, D/2, D/3). | 153 |
| 2 - Lo scavo della Soprintendenza archeologica toscana per indagare la stratigrafia del manufatto stradale (sito D/4). | 159 |
| 3 - Le opinioni ed i sopralluoghi del Prof. Giancarlo Susini e del Prof. Raymond Chevallier. | 161 |

CAPITOLO XIII

I rinvenimenti sulla cima di Poggio Castelluccio: un "castelliere" (sito D/5)

- | | |
|---|-----|
| 1 - Il "castelliere": una fortezza ligure. | 165 |
| 2 - La conquista di Poggio Castelluccio da parte dei romani è avvenuta con la stessa tattica attuata per la conquista del monte Olimpo? | 169 |

CAPITOLO XIV

I misteri di monte Poggiaccio e di Poggio Castelluccio

- | | |
|--|-----|
| 1 - Sul monte Poggiaccio un bacino artificiale ed un'area idonea per un accampamento (sito C/1). | 171 |
| 2 - I pilastri. | 174 |
| 3 - Infruttuosa ricerca di una necropoli ligure. | 178 |
| 4 - I resti di un esteso edificio a Poggio Castelluccio (sito D/6). | 178 |

PARTE SESTA

LE RICERCHE ED I RINVENIMENTI DAL MONTE BASTIONE A MONTE VENERE (1985-1992)

CAPITOLO XV

La strada glarea in localita' Predosa (zona archeologica "E")

	185
--	-----

CAPITOLO XVI

La fornace romana in localita' Sassorosso (zona archeologica "F")

	191
--	-----

PARTE SETTIMA

I RINVENIMENTI DAL PASSO DELLA FUTA AL FIUME SIEVE (1993-1998)

INTRODUZIONE ALLA PARTE SETTIMA

	199
--	-----

CAPITOLO XVII

Il monte Poggione - localita' S. Lucia (zona archeologica "G": siti G/1 - G/2 - G/3 - G/4 e G/5)

- | | |
|---|-----|
| 1 - L'inizio delle ricerche a sud del passo della Futa. | 201 |
| 2 - I rinvenimenti della strada lastricata (siti G/1 - G/2 - G/3 - G/4 e G/5). | 202 |
| 3 - La singolare e repentina pendenza del crinale fra il monte Poggione e S. Lucia. | 218 |

CAPITOLO XVIII

Il ponte di “Colombaiotto” località Bilancino (zona archeologica “H”)

1 - Il tracciato della strada da S. Lucia al fiume Sieve.	220
2 - Ipotesi sul luogo di attraversamento del fiume Sieve.	221
3 - La notizia ed il luogo del rinvenimento dei resti di un ponte nei pressi del Bilancino (località “Colombaiotto”).	224
4 - Il nome da attribuire al ponte sconosciuto.	226
5 - Il nostro primo sopralluogo e gli scavi della Soprintendenza (zona archeologica “H”).	228
6 - Indagini storiche sull'epoca della prima costruzione del ponte di Colombaiotto e datazioni di materiale ligneo.	229
7 - I resti del ponte (zona archeologica “H”) descritti e datati dal prof. Vittorio Galliazzo.	231
8 - Le nostre conclusioni.	240

PARTE OTTAVA

L'INDIVIDUAZIONE DEL RESTANTE TRACCIATO ROMANO DA BOLOGNA A FIESOLE E LE PROBABILI VARIANTI IN EPOCA IMPERIALE

CAPITOLO XIX

Il tracciato dal ponte di Colombaiotto a Fiesole

1 - Difficoltà nella percezione di indizi e cautele nell'interpretazione dei toponimi.	245
2 - Soltanto la morfologia del territorio ci ha indicato il più probabile tracciato della strada dal ponte di Colombaiotto a Fiesole.	247

CAPITOLO XX

Il tracciato da monte Venere a Bologna

1 - Da monte Venere a monte Adone.	253
2 - L'aggiramento di monte Adone.	257
3 - La posizione strategica di Brento.	259
4 - Da monte Adone a Bologna.	260
5 - L'importante pista transappenninica preromana ha condizionato la scelta del luogo della fondazione di <i>Bononia</i> ed ha indicato a C. Flaminio la strada da seguire.	261

CAPITOLO XXI

Le probabili varianti del percorso in epoche successive

1 - Le deviazioni: eventi ineluttabili nelle strade di montagna.	267
2 - L'influenza delle mutate condizioni di sicurezza e dei nuovi insediamenti sulle varianti del tracciato.	267
3 - I toponimi “miliari” testimoniano il percorso delle varianti.	268
4 - Sallustio fornisce importanti notizie narrando le circostanze della sconfitta di Catilina a Pistoia (62 a.C.).	270
5 - Le varianti da Bologna al passo della Futa.	272
6 - Le varianti da Firenze al passo della Futa.	276
7 - La variante di valico in epoca tardo-imperiale o alto-medievale.	278

PARTE NONA
UNA CONFERENZA, UNA OVAZIONE, UNA LEGGE
SULLE STRADE ROMANE

CAPITOLO XXII

Le strade sempre protagoniste nella storia di Roma e nelle sue leggi

- | | |
|--|-----|
| 1 - La conferenza sulla “ <i>Tabula Peutingeriana</i> ”; l’opinione ed il sopralluogo del Prof. Ernst Gamillscheg. | 281 |
| 2 - L’ovazione di Victor von Hagen. | 285 |
| 3 - Norme riguardanti la manutenzione delle strade e la limitazione della circolazione dei carri nella città di Roma nel 46 a.C. (<i>Lex Julia municipalis</i>). | 286 |
| 3.1 - Norme riguardanti gli obblighi di manutenzione delle strade urbane e suburbane di Roma e dei marciapiedi. | 286 |
| 3.2 - Norme che riguardano la limitazione della circolazione dei carri nella città di Roma. | 287 |

DOCUMENTI 289

BIBLIOGRAFIA 307

APPENDICE
1979-1999
NON SOLTANTO RICERCHE E SCAVI

- | | |
|---|-----|
| 1 - Le riunioni divulgative private e pubbliche. | 315 |
| 2 - Il Convegno su “ La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”. | 318 |
| 3 - La costituzione del Gruppo Archeologico e l’apertura del Museo Storico-Etnografico a Bruscoli (Firenzuola). | 323 |
| 4 - La mostra fotografica a Valserena (S.Benedetto Val di Sambro). | 324 |
| 5 - La notizia della scoperta della Flaminia Militare è giunta negli Stati Uniti d’America. | 324 |
| 6 - Le escursioni guidate sulla Flaminia Militare. | 328 |

LA STRADA FLAMINIA MILITARE SULLA STAMPA 333

Prefazione di

Giancarlo Susini

Un passo di uno scrittore antico, di uno storiografo famoso, come Tito Livio, racconta di un console romano - un Flaminio, figlio del ben più noto e malcapitato notabile che subì la disfatta di Annibale, al Trasimeno, e pagò con la vita il suo coraggio - che nel 187 a.C. ordinò alle sue legioni di costruire una strada nel cuore dell'Etruria, cioè da Arezzo, alla nuova città fondata due anni prima nel cuore della Cispadana, cioè Bologna.

Il lettore attento, e quindi curioso, si chiede: che valli avrà battuto, quali crinali e mezze coste avrà risalito e quali valichi avrà superato quella via per attraversare gli Appennini?

Perché, a rifletterci un poco, si tratta di individuare uno fra i tanti rami che collegavano la penisola all'ampia distesa di settentrione, la pianura che tocca le Alpi: gli scienziati di storia - questo è un libro di passione per la storia - sono avvezzi da qualche tempo a definire quanto si trova a mezzogiorno e a ponente degli Appennini come la "prima Italia", quella irrigata dall'Arno, dal Tevere e dal Volturno, quindi il focolare donde ebbe a crescere ed a formarsi la repubblica dei romani, mentre l'altra parte della nostra terra, a levante ed a settentrione degli Appennini, si può definire come la "seconda Italia"; tanto che nella cosmografia antica, che contemplava la penisola italica come una proboscide stiracchiata da occidente ad oriente, il mare Adriatico, dove buttava la "seconda Italia" era *superum*, cioè mare "di sopra", ed il Tirreno, che rappresentava il grembo dei Latini e degli Etruschi, con qualche intromissione dei Cartaginesi e dei Greci, era *inferum*.

Qualcosa come il rapporto fra le radici che stanno sotto ed il frutto che fiorisce sopra. Insomma, mettere ordine e tenere sotto controllo le due Italie era impresa complessa e difficile: bisognava battere i Liguri ad occidente

(non tanto, perché spuntavano sino al Mugello) ed i Galli a settentrione e ad oriente: tante guerre, tante battaglie, molti agguati, c'è necessità di vie sicure perché passino i carriaggi, i fanti e gli uomini a cavallo. Par quasi di riascoltare un generale delle nostre guerre: eppoi, i soldati non devono mai stare a riposo, con le mani in mano. Su ragazzi, spicconare, sbadilare, ascoltate i geometri (sanno loro come trovare la traccia sicura), raccogliete i pietroni e squadrateli...

Già, tanta curiosità per il passo di uno scrittore antico, che pone però grossi problemi di conoscenza dei terreni e dei territori e rievoca davvero tormentate pagine di storia romana. Soltanto a pensarci, vengono in mente alcune notizie fluttuanti nella memoria di chi ha studiato: ecco, il profilo di storia che vien fatto di esporre nella prima parte del libro. Eppoi, qualche conversazione fra amici, il ricordo delle battute e delle argomentazioni di qualche vecchio, la tenacia delle voci popolari (la "strada romana") recano combustibile al fuoco dell'interesse per un interrogativo che spunta sempre più prepotente, quello di sapere appunto dove il console del 187 a.C. fece lavorare i suoi militi. A pensarci, Flaminio non fu così fortunato come il suo collega Emilio Lepido, che nello stesso anno tracciava da Rimini, in prosecuzione della via Flaminia (oh, la via del babbo !) la strada che porta tuttora il suo nome, con tracciato mai discusso, sicuro, mai smentito: la S.S. n. 9, eccola sulla carta, diritta da sud-est a nord-ovest.

Affiorano ricordi, testimonianze, voci: là, poi là, e ancora là, c'è dell'archeologia; si ammucchiano i dati utili a scoprire un tracciato. Aiutano in questo i geologi, i linguisti che talvolta recuperano barlumi di sopravvivenze significative in questo o in quel nome di luogo. Allora si comincia a frugare, ma con

rigore: accidenti, quanti sono i percorsi battuti nell'antichità tra i due versanti, proprio tanti. Qualcuno però suscita più interesse: con lastricature e carreggiate entro stratigrafie accettabili, tra livelli e profili che consentono un traffico agile: e strutture sufficientemente databili. Non è l'ultimo merito dell'opera che qui si presenta, forse anzi è il primo, quello di esporre rigorosamente i recuperi e i rinvenimenti - tantissimi - nei singoli siti, portando attenzione alle diverse morfologie del terreno, giungendo quindi a formulare almeno un'ipotesi. Poi, un merito in più: esporre i dati con precisione, ma senza usare linguaggi specialistici, cioè in modo che il lettore curioso possa intendere la consistenza delle scoperte. Tanto da documentare all'opinione corrente quanto torna necessario per alimentare la consapevolezza dei problemi del passato, tramandati e rivisitati nel volgere delle generazioni. Perché

le opinioni del passato compongono lo zoccolo dei bisogni di scoprire la storia, o le storie, sui terreni: un modo dei cittadini per fare archeologia, incontrando successi e frustrazioni, suscitando nuovi quesiti e non appagando i propri. O invece sì.

Non un libro di scienza storica - perché questa scienza attende i documenti indiscutibili, proprio per poterne discutere - ma un rendiconto ammirabile ed esemplare di conoscenze per la storia: il sapere accorto degli appassionati si rivela ancora una volta come dono prezioso alla cultura.

Giancarlo Susini

professore di Storia Antica
nell'Università di Bologna
Accademico Nazionale dei Lincei

Prefazione di

Marco Macciantelli

L'idea di natura è più complessa di quanto comunemente si creda con qualche pizzico di comprensibile ingenuità. Contiene qualche sorpresa. Riesce difficile scinderla dall'intervento dell'uomo. Dalla relazione indissolubile dell'uomo con l'ambiente. Dalla relazione con la cultura.

E' un convincimento che risulta confermato dalle sensazioni che procura il lavoro svolto insieme, con ruoli diversi ma convergenti nella comune appassionata curiosità verso la storia del nostro territorio, da Cesare Agostini e Franco Santi. Qualcosa di palpabile nell'articolazione del testo e delle immagini, nel tessuto del racconto che il volume propone nel fitto intarsio delle sue pagine.

Ancora una volta il libro, anche questo libro, che il lettore stringe adesso tra le mani, non è, in fondo, che un invito alla lettura. Un invito basato, nella specifica circostanza, sulla condivisione di un'esperienza diretta. Ecco: un invito alla lettura del territorio; a recarsi sui luoghi riscoperti, con intuito rabdomantico e silenziosa e operosa pazienza, sui tracciati tuttora custoditi entro gli umbratili segreti del nostro Appennino.

Pochi passi e ciascuno potrà constatare come la natura, che riterremo, a prima vista, come si usa dire, incontaminata, in realtà contenga tracce e reperti e manufatti di un uomo mobile e inventivo nostro progenitore solo pochi secoli o millenni fa.

Un'esperienza che chiama in causa un tema fascinoso, quello della viabilità storica, in una pluralità di percorsi incomponenti in una visione ristretta o, peggio, univoca.

Siamo infatti di fronte a non pochi passi appenninici legati a località medievali che hanno avuto prevalentemente in Roma la loro via di approdo e nella via Emilia un punto cruciale di attraversamento.

E' giunto il momento per rivolgere uno sguardo forse meno distratto ad una delle forme più significative della tradizione del nostro territorio, risalendo indietro nel tempo sino all'epoca romana.

Parma, Modena, Reggio, Piacenza, Forlì, e anche Bologna, hanno avuto una fondazione romana; quello che le caratterizza, quello che le ha fatte così come oggi appaiono, sono anche le strade, che oggi mostrano di non essere solo un fatto topografico ma - in virtù di una certa loro labilità - un luogo di forte significato simbolico.

Una viabilità che contiene molte stratificazioni, nel procedere nelle epoche storiche. Che nel medioevo ha assunto il carattere mitico e favoloso del pellegrinaggio, come spiegano gli esperti, non sempre riconoscibile in termini archeologici, giacché si trattava, per lo più di strade di terra, le cui tracce si sono disperse, a causa della vegetazione o del mutare delle condizioni più generali del territorio.

Anche per questo è bene avere un atteggiamento aperto, aperto e capace di cogliere la ricchezza dei percorsi che storicamente hanno attraversato il nostro territorio.

E' auspicabile - specie da parte di chi si occupa di cultura e turismo e mentre il Giubileo diventa una realtà vissuta - una ancora più motivata attenzione, uno sforzo ulteriore, possibilmente di fantasia, nel cercare di valorizzare l'identità di Bologna e del suo più ampio contesto territoriale, in relazione alla tradizione di quei percorsi che oggi nuovamente si rivelano e che hanno avuto, ed hanno, la loro dimora nel nostro territorio.

Ed ecco perché è corretto far riferimento al concetto di viabilità storica, che non ha mancato di coinvolgere il territorio bolognese, proprio nel suo tratto appenninico, in una ricca varietà di conseguenze. Una varietà aperta, in

grado di accogliere anche il lavoro, in questo volume così ben documentato, di sperimentatori tenaci e determinati come Cesare Agostini e Franco Santi, con il loro rinvenimento di tratti di pavimentazione stradale lungo il crinale fra Savena e Sambro-Setta, nel Comune di S. Benedetto Val di Sambro, presso la località di Pian di Balestra, sulla cima e le falde di Monte Bastione ed oltre, sull'asse diretto nord-sud tra Bologna e Fiesole.

Si tratta di parti di strada lastricata che corrono lungo o vicino alla linea di crinale da Monte Bastione alla Futa e più giù verso il Mugello. Una nuova variante pedonale di valico, si potrebbe dire.

Ora, non spetta all'amministratore, incline ad esprimere sensibilità per il territorio di cui deve occuparsi, entrare in un campo di argomentazioni tecniche o specialistiche. Altri potrà farlo più convenientemente e, in questo stesso testo, il professor Giancarlo Susini, con l'acume del sapere coinvolgente, senza preclusioni per il continuo farsi della ricerca empirica, si dice disposto ad una considerazione non pregiudicata che trovo particolarmente istruttiva.

Mi limito pertanto ad auspicare un orien-

tamento capace di assumere la varietà e la pluralità dei percorsi come un motivo di maggiore potenzialità nella ricerca storica e archeologica; sperando, poi, che tale approccio possa rivelarsi utile anche in vista della promozione culturale e turistica degli itinerari riportati alla luce negli ultimi anni nella provincia bolognese.

Ciò che all'amministratore non può non interessare è l'occasione - propiziata dal lavoro di Agostini e Santi, dalle parole autorevoli del professor Susini, dalla sensibilità del Comune di S. Benedetto Val di Sambro insieme alla preziosa adesione della Fondazione Carisbo - per gettare una luce sulle testimonianze storiche incastonate nel territorio e la cui presenza non può lasciare indifferenti, ma motivare, semmai, un contatto più vissuto e diretto con quel giacimento ambientale e ricreativo che tuttora è il nostro grande - e forse non sempre adeguatamente conosciuto e frequentato - Appennino.

Marco Macciantelli

Assessore Cultura e Turismo
della Provincia di Bologna

Prefazione di

Luciano Poli

Dopo venti anni di studi, ricerche e verifiche documentali viene raccolta in questo volume un pezzo di storia che in parte appartiene al nostro territorio.

Quando un popolo, “il Popolo Romano”, ha avviato la conquista territoriale che ha poi portato alla definizione del grande Impero Romano, si è trovato di fronte al problema di dover attraversare l’Appennino tosco-emiliano che da sempre si frappone al collegamento fra il nord e il sud del Paese.

Ecco allora l’idea, poi diventata realtà, di sviluppare un’attenta ricerca sul nostro territorio per scoprire eventuali tracce che significassero detto passaggio in un ambito ancora integro ed incontaminato.

Grande parte della nostra fascia appenninica è stata allora scavata ed analizzata da questi nostri due concittadini che, con tenacia e grande passione, non si sono mai arresi anche

quando diverse interpretazioni date da esperti studiosi, forse troppo superficiali, smontavano le loro tesi.

Il nostro Comune può oggi, con il prezioso contributo del GAL L’Altra Romagna e degli stessi autori-scopritori, vantare questo ambito primato che consegna alla storia un prezioso documento che ci consente di poter quasi toccare e guardare un pezzo di storia di un popolo che forse tanto lontano non è.

Un grazie sincero, anche a nome di tutti i cittadini che mi onoro di rappresentare, a Cesare e Franco per il faticoso lavoro e la dedizione dimostrata, ben illustrata e documentata in questo bellissimo libro.

Luciano Poli

Sindaco

del Comune di S. Benedetto Val di Sambro

Prefazione

degli Autori

Il ricordo, tramandato dai nostri antenati, di una strada romana che passava lassù, a Pian di Balestra, sul crinale alla sinistra del torrente Savena, è stato sufficiente per stimolare il nostro interesse. La vicinanza delle nostre case avite a quei luoghi, ci ha fatto decidere di dedicare le ore libere alla ricerca di questa strada scomparsa.

Non essendo studiosi di storia antica né di archeologia, eravamo consapevoli dei nostri limiti, ma avevamo il vantaggio di avere estrema confidenza con quel territorio e quei boschi, frequenti mete delle nostre escursioni giovanili. Proprio questa conoscenza ci ha convinto che quella dorsale rettilinea orientata esattamente sull'asse Bologna-Firenze poteva essere stata prescelta per la costruzione di una strada transappenninica. Non potevamo però contare su fonti storiche per trarre indicazioni più precise e conferme rassicuranti.

Poi, Tito Livio ci ha ricordato che il console C. Flaminio fece costruire una strada da Bologna ad Arezzo. Questa laconica notizia è stata sufficiente per confidare nella sua esistenza e per farci sperare di ritrovarla proprio lassù, dove si tramandava che fosse passata.

Due anni di saggi sul territorio e di studio della storia hanno preceduto il primo rinvenimento di alcuni metri di lastricato, nell'agosto 1979.

Successivamente abbiamo proseguito con convinzione le solitarie ricerche e gli scavi, fra l'incoraggiamento di alcuni e lo scetticismo di altri.

I mesi e gli anni, comunque, sono passati

velocemente con costante impegno, oneri economici e fatiche, sia per giungere a piedi sui luoghi delle ricerche, sia per eseguire gli scavi a mano.

I risultati raggiunti, però, ci hanno ampiamente ripagato, nonostante le Autorità preposte non abbiano fornito alcun contributo, né il mondo scientifico abbia incoraggiato la nostra impresa. Soltanto gli amici ci sono stati di prezioso aiuto morale e materiale ed hanno concorso a raggiungere il nostro obiettivo.

Tutto sommato ci consideriamo fortunati di avere individuato e riportato alla luce, dopo quasi 2.200 anni, la strada costruita da C. Flaminio, che il precoce abbandono e la crescita selvaggia della foresta avevano nascosto alla conoscenza degli storici e degli archeologi.

Essi hanno ora molti reperti da valutare, ma non avranno più dubbi sull'itinerario seguito dal console romano per attraversare l'Appennino. A loro affidiamo il risultato del nostro passatempo, augurandoci che queste preziose testimonianze non vengano ricoperte dai boschi, per l'incuria delle future generazioni.

Ma se una tale eventualità si verificasse, questo libro indicherà loro dove si nasconde la strada.

E così, anche nella nostra ricerca, si è dimostrato valido questo famoso aforisma di Aristotele:

“Ciò che il buon senso e l'esperienza insegnano deve essere anteposto a qualsiasi principio teorico, ancorché appaia assai fondato”.

INTRODUZIONE

Questo volume esce dieci anni dopo la nostra prima pubblicazione sull'argomento. Allora, con il libro "La strada Flaminia militare", avevamo inteso dare notizia delle nostre ricerche e fornire un sommario resoconto dei primi rinvenimenti; non avevamo ancora raggiunto tutti gli obiettivi che ci eravamo posti e potevamo contare su reperti incompleti, anche se molto significativi.

Ora, che consideriamo conclusa la nostra avventura archeologica, abbiamo ritenuto opportuno scrivere dall'origine tutta la nostra storia.

Questo libro, quindi, vuole testimoniare in modo organico ed esauriente la fruttuosa ricerca iniziata nel 1977 per passatempo e proseguita con impegno per oltre venti anni. Ci eravamo proposti di rintracciare le vestigia della strada transappenninica costruita da C. Flaminio nel 187 a.C. fra Bologna ed Arezzo, così come ricordato da Tito Livio nel libro XXXIX della "Storia di Roma": "...e poiché ogni preoccupazione di guerra era ormai bandita da tutta la provincia, per non lasciare in ozio i soldati, fece costruire una strada da Bologna ad Arezzo".

Raggiunto lo scopo, ora raccontiamo le nostre solitarie ricerche e documentiamo tutti i reperti portati alla luce (non soltanto riferiti alla viabilità) illustrandoli con numerose fotografie e schizzi planimetrici. La continuità delle emergenze archeologiche è stata essenziale per individuare con sicurezza un lungo tratto della strada romana sul valico appenninico e, con molta probabilità, tutto il restante tracciato da Bologna a Fiesole, permettendoci anche di formulare ipotesi attendibili sulle "varianti" nate in epoca imperiale.

Ci ha aiutato in questa ricerca un preliminare riesame della storia di Roma repubblicana, con particolare riferimento agli anni immedia-

tamente precedenti e seguenti la fondazione di *Bononia* (189 a.C.) ed all'anno delle battaglie decisive contro i Liguri (187 a.C.), che riassumiamo nella PARTE PRIMA. Volevamo cogliere principalmente la progressiva espansione della rete stradale avvenuta, come sempre, immediatamente dopo il consolidamento del dominio sui territori conquistati, ed inquadrare la situazione politico-militare in Etruria settentrionale ed in Gallia Cisalpina nell'anno della costruzione della strada Bologna-Fiesole-Arezzo.

Abbiamo affrontato anche, in via propedeutica, il tema più ampio della viabilità transappenninica dopo e prima l'epoca romana (PARTE SECONDA e TERZA), limitatamente alla fascia compresa fra il territorio bolognese e fiorentino, evidenziando l'influenza determinante dei corsi d'acqua, dei crinali e dei valichi naturali sugli spostamenti dell'uomo in ogni epoca. L'indagine sui percorsi medievali più frequentati ci è servita per confermare la loro sostanziale differenza, sia nella tipologia costruttiva che nei tracciati, rispetto all'asse viario romano, mentre le considerazioni sulla pista etrusco-ligure ci hanno permesso di coglierne l'identità di percorso.

Nella PARTE QUARTA riprendiamo il racconto della nostra avventura archeologica, iniziata nel capitolo preliminare, descrivendo le prime ricerche ed il primo rinvenimento.

Con le PARTI QUINTA e SESTA entriamo nel dettaglio descrittivo dei rinvenimenti fatti dal 1979 al 1992, nella fascia compresa fra m. Bastione ed il passo della Futa, in direzione sud, e fra m. Bastione e m. Venere, in direzione nord. Sono tredici anni trascorsi nei boschi della dorsale appenninica tosco-emiliana, a quote comprese fra i 1000 ed i 1300 metri, totalmente disabitati e, per questo, estremamente affascinanti e misteriosi. Quell'ambiente ha sempre di più stimolato le nostre ricerche, man mano che le

intuizioni trovavano conferma nei rinvenimenti di lastricati stradali, fornaci, castellieri, tracce di insediamenti liguri, etc.

Nella PARTE SETTIMA proseguiamo il racconto delle ricerche e degli scavi effettuati dal 1993 al 1998 nel versante toscano, a sud della Futa, ove abbiamo rinvenuto i tratti di strada lastricata meglio conservati. Inoltre descriviamo e documentiamo il casuale rinvenimento dei resti di un ponte antichissimo, durante i lavori di costruzione della diga del Bilancino, sul torrente Sieve, che ci hanno indicato il luogo ove il console C. Flaminio lo ha attraversato.

Le prove archeologiche portate alla luce nel lungo tratto montano, compreso fra m. Venere e la Sieve, unitamente alla morfologia del territorio, ci hanno, poi, convinto sull'itinerario seguito dalla strada verso sud, fino a Fiesole e, verso nord, fino a Bologna, che descriviamo nella PARTE OTTAVA. Inoltre, seguendo i numerosi toponimi di origine miliaria, su direttrici contigue, abbiamo ricostruito le attendibili "varianti" del percorso transappenninico in epoca imperiale.

Nella PARTE NONA, che chiude questo libro, abbiamo voluto ricordare una conferenza tenuta nel 1996 dal prof. Ernst Gamillscheg di Vienna sulla *Tabula Peutingeriana* ed il suo sopralluogo sulla strada romana. Inoltre ci è piaciuto rendere omaggio a Victor von Hagen, riportando le sue parole di ammirazione sulla grandiosità della rete stradale romana, ed a Giulio Cesare, trascrivendo alcune disposizioni della *Lex Julia municipalis*, da lui emanata nel 46 a.C.. Tali norme, particolarmente attinenti l'argomento trattato, e sorprendenti per la loro attualità, riguardavano gli obblighi di manutenzione delle strade urbane e le limitazioni del transito diurno dei carri nel centro di Roma.

"FLAMINIA MILITARE": una nostra denominazione.

Nel corso dei nostri studi abbiamo constatato come nessuno storico, T. Livio compreso, abbia mai ricordato questa strada con un nome che richiamasse alla memoria quello del suo costruttore. Nei tempi antichi, alle volte, essa è stata indicata come *Cassia*, avendola considerata una diramazione transappenninica che raggiungeva Bologna partendo, appunto, dal noto tracciato dell'omonima strada consolare Roma-Arezzo-Firenze (Fiesole)-Pisa; altre volte come *Clodia* o *Claudia*.

Probabilmente si è voluto evitare di confonderla con la più nota via *Flaminia* che collegava Roma con Rimini, già costruita dal padre di C. Flaminio nel 220 a.C..

Una tale necessità di chiarezza è stata indubbiamente avvertita dagli storici moderni che si sono dedicati, prima di noi, all'individuazione della strada transappenninica del 187 a.C.; essi le hanno attribuito l'appellativo di *Flaminia secunda* od *altera* o *minor*. (N. Alfieri, G. Uggeri).

Anche noi abbiamo avvertito questa esigenza, per distinguere la strada da noi individuata sul crinale alla sinistra del torrente Savena, non soltanto da quella del 220 a.C., ma soprattutto dalla via ipotizzata recentemente su altri crinali e denominata, appunto, *Flaminia minor*.

Abbiamo scelto, allora, la denominazione di FLAMINIA MILITARE, per richiamarci al console passato alla storia come il costruttore di questa strada e per ricordare che essa era stata realizzata dalle legioni romane per motivi essenzialmente strategico-militari.

TITO LIVIO
STORIA DI ROMA
LIBRO XXXIX

(2)..... “C. Flaminius consul, cum Friniatibus Liguribus in agro eorum pluribus proeliis secundis factis, in deditio- nem gentem accepit et arma ade- mit..... Translatum deinde ad Apuanos Ligures bellum, qui in agrum Pisanum Bononiensemque ita incursa- verant, ut coli non possent. His quoque perdomitis consul pacem dedit finitimis. Et quia a bello quieta ut esset provincia effecerat, ne in otio militem haberet, viam a Bononia perduxit Arretium.
(omissis)

M. Aemilius alter consul agros Ligurum vicosque qui in campis aut val- libus erant, ipsis montes duos Ballistam Suismontiumque tenentibus, deussit depopulatusque est..... Pacatis Liguribus exercitus in agrum Gallicum duxit, viamque a Placentia, ut Flaminiae committeret, Ariminum perduxit”.

(2)..... “Il console Caio Flaminio, dopo molti scontri vittoriosi con i Liguri Friniati proprio all'interno del loro terri- torio, accolse la resa di questo popolo esigendo la consegna delle armi..... In seguito la guerra fu rivolta contro i Liguri Apuani i quali avevano compiuto una devastazione tale nelle campagne Pisane e Bolognesi da rendere impos- sibile la coltura. Assoggettati anche que- sti, il console concluse la pace con le popolazioni limitrofe. E poiché ogni preoccupazione di guerra era ormai ban- dita da tutta la provincia, per non lascia- re in ozio i soldati, fece costruire una strada da Bologna ad Arezzo.
(omissis)

L'altro console M. Emilio saccheggiò e diede alle fiamme il territorio dei Liguri, i loro villaggi che erano nelle campagne e nelle vallate, i cui abitanti si erano por- tati su due montagne Balestra e Suismonzio..... Pacificati i Liguri, Emilio condusse l'esercito nel territorio dei Galli e vi fece costruire la strada da Piacenza a Rimini per unirla con la via Flaminia”.

CAPITOLO PRELIMINARE

L'ORIGINE DELLA NOSTRA STORIA

1 - Un colloquio estivo.

2 - La moneta romana ci ha dato lo stimolo per iniziare le ricerche.

1 - Un colloquio estivo

E' molto banale attribuire ad una coincidenza l'origine di questa nostra avventura archeologica, ma, del resto, questa è la verità e noi molto semplicemente la raccontiamo così come è iniziata.

Certo è che soltanto un incontro casuale poteva trascinare due persone, impegnate professionalmente in attività completamente diverse dalle ricerche storiche ed archeologiche, in un'avventura che si è protratta per più di venti anni.

L'alta valle del Savena ed il paese di Castel dell'Alpi con il lago formatosi nel 1951 in conseguenza di un esteso e profondo movimento franoso che ha ostruito il corso del torrente.



Tutto è nato da un nostro colloquio, una sera dell'agosto 1977, avvenuto a Castel dell'Alpi¹.

Di vista ci conoscevamo già perché le nostre famiglie sono originarie di quella frazione, ove si erano insediate da più di dieci generazioni; però non ci eravamo mai frequentati, sia perché ora residenti a Bologna, sia per i diversi impegni di lavoro dell'uno e dell'altro.

L'unico periodo dell'anno in cui potevamo vederci era quello delle ferie estive, di solito in uno dei pochi locali pubblici di Castel dell'Alpi, ove il dialogo, quasi sempre, scivolava sul calcio, sulle gare automobilistiche e lo sport in genere; raramente si discuteva di altri argomenti, e se ciò accadeva, la conversazione si esauriva in poche battute.

Così, un'estate dopo l'altra, è arrivata quella del 1977.

Nei primi giorni di agosto, quasi tutte le sere, ci trovavamo davanti al solito bar, seduti a un tavolino, facendo le consuete chiacchiere, a volte anche animate. Ma una sera, mentre ci godevamo la piacevole brezza proveniente dal lago, l'argomento trattato è stato di tutt'altro genere: le origini ignote e remote di Castel dell'Alpi, le sconvolgenti frane, antiche e recenti, che hanno modificato radicalmente l'orografia di questa valle, abbassando i monti circostanti, trascinando e distruggendo interi villaggi.

Abbiamo parlato di borgate scomparse da secoli, delle macerie sparse qua e là, tutte distrutte con violenza e bruciate, forse da quel famigerato Marchesino Lupo e dalla sua banda di ladroni nel 1301. Qualcuno ha ricordato la famosa fabbrica di aste per lance, che venivano prodotte utilizzando il *fraxinus ornus* ("ornello", come lo chiamavano comunemente gli abitanti del luogo), che ancora oggi si vede crescere lungo le siepi, rara testimonianza di una antica e più vasta coltura: legno ottimo, leggero, resistente per innestarvi una lancia, un'arpione oppure una "partigiana"².

L'argomento principale, però, che ci fece fare le ore piccole, fu la viabilità antica, se così si poteva chiamare quell'intricata rete di viot-

toli e mulattiere che univa case solitarie e piccole borgate sparse in tutta la valle.

E così, fantasticando anche sulle storie narrate dai nostri avi e tramandate oralmente, il discorso è scivolato sempre più indietro nel tempo, fino all'epoca romana. Ci siamo ricordati che i nostri padri ci avevano raccontato che in cima al crinale, che corre rettilineo, a sud verso la Toscana ed a nord verso Bologna, seguendo alla sinistra il corso del torrente Savena, erano passati da secoli i nostri antenati seguendo una strada *romana* per valicare l'Appennino.

Era la pura fantasia di solitari viandanti transappenninici, bisognosi di essere confortati nel loro viaggio dalla tranquillità di percorrere un antichissimo e collaudato itinerario, o il ricordo imperituro di un'opera stradale romana?

A queste domande non abbiamo saputo dare una risposta.

Eravamo soltanto sicuri che su quel crinale, da noi percorso fin da ragazzi numerosissime volte, l'uno anche per necessità di lavoro, l'altro per semplici escursioni, non avevamo mai visto resti di una strada romana, così come raffigurata nei libri di archeologia, ma soltanto una delle tante mulattiere che, fino a pochi decenni or sono, collegavano le borgate più isolate.

Questa mulattiera ha caratteristiche uguali a tutte le altre, con fondo completamente dissestato, incassato rispetto al livello dei campi e dei boschi, tanto da sembrare il letto di un ruscello, largo non più di due metri, in alcuni tratti ormai impraticabile per le folte siepi cresciute in modo selvaggio. Tuttavia aveva qualcosa di diverso, che ci ha dato la sensazione di una strada molto più importante delle altre, considerato che:

- a) si snodava per decine di chilometri seguendo esattamente la sommità del crinale orientato nord-sud e, senza rilevanti dislivelli, proseguiva dal versante emiliano fino al versante toscano, valicando la dorsale appenninica;
- b) l'andamento di massima era rettilineo, (com'è peraltro il crinale), salvo alcune

¹ Castel dell'Alpi è una frazione del Comune di S.Benedetto Val di Sambro (prov. di Bologna) posta quasi alle sorgenti del torrente Savena a m 737 s.l.m. vicino al confine tosco-emiliano. E' un centro di villeggiatura estiva valorizzato da un ridente lago naturale ove si pratica la pesca ed il canottaggio.

² La partigiana era una lancia a punta lunga usata dai fanti nel Medioevo.

modeste deviazioni attribuibili, chiaramente, alla necessità di superare ostacoli naturali (smottamenti, frane cadute via via nei tempi antichi);

- c) nel tratto di valico tra l'Emilia e la Toscana, per ben quindici chilometri, non attraversava alcuna borgata, se non tre case di contadini, fra loro distanti, peraltro collegate ai paesi di fondovalle con mulattiere erte e tortuose lungo le pendici delle montagne.

Evidentemente questa mulattiera aveva lo scopo di valicare la dorsale appenninica e, cioè, di collegare il versante bolognese con quello fiorentino; si trattava di viabilità a lunga percorrenza, utilizzata anche in tempi antichi.

L'andamento delle altre numerose mulattiere è ben diverso: sempre tortuose e con forti dislivelli, formano un reticolo di collegamento con i singoli centri abitati e terminano spesso nelle borgate che raggiungono, palesando così la loro funzione di viabilità locale.

Di fronte a queste differenze, a noi ben note per la capillare conoscenza dei luoghi, ci

siamo trovati d'accordo sull'ipotesi che l'appellativo *romana*, attribuito a quella strada dai nostri antenati, poteva derivare da una sua effettiva utilizzazione risalente a quell'epoca.

2 - La moneta romana ci ha dato lo stimolo per iniziare le ricerche

Nel corso di questo colloquio, Franco Santi ha confidato di avere trovato, due anni prima, in fondo alla fessura di un affioramento di arenaria, in una cava utilizzata da secoli vicino a Castel dell'Alpi, una moneta ben conservata, raffigurante, da un lato, l'immagine della lupa che allatta Romolo e Remo e, dall'altro, un'aquila che ferma su un trespolo con la scritta "ROMA"³.

Egli si era recato in quel luogo, ove già era stato altre volte, per estrarre pietre di arenaria da utilizzare per il suo lavoro⁴.

Quel ritrovamento aveva suscitato in lui molti pensieri fantasiosi, uno dei quali però



Moneta in bronzo risalente al 320-268 a.C. coniata a Capua e rinvenuta da Franco Santi nella fessura di una cava di pietra arenaria vicino a Castel dell'Alpi, sul versante orientale del m. Bastione. Da un lato è rappresentata la lupa che gira il capo verso Romolo e Remo intenti ad allattarsi. L'altro lato raffigura un'aquila su un trespolo con la scritta ROMA.

³ Si tratta di una moneta di bronzo coniata fra il 320 ed il 268 a.C. in territorio di Capua.

⁴ Franco Santi è artigiano specializzato nella costruzione di caminetti in pietra arenaria che lui stesso si procura dai vari affioramenti locali. Dopo avere scolpito il materiale grezzo, realizza blocchi squadrati di diverse forme e dimensioni che poi mette in opera. Per procurarsi il materiale grezzo, stacca dall'affioramento delle cave grossi blocchi infilando cunei di ferro in vari punti delle fessure, numerose in quel tipo di arenaria e con la mazza fa penetrare i cunei in profondità, finché la falda si spacca. Proprio in una circostanza del genere, al momento della spaccatura del blocco di arenaria, ha rinvenuto, in fondo ad una fessura, quella moneta.

prevaleva sugli altri e si ricollegava a quella strada detta *romana*. Il filo logico era semplice: se una moneta era caduta in quella fessura, probabilmente l'aveva persa qualcuno che all'epoca romana aveva lavorato all'estrazione di quelle pietre. Quel materiale poteva essere stato utilizzato per la costruzione di edifici e di ponti, ma anche per pavimentare strade importanti. E' stata quest'ultima riflessione che ci ha indotto a pensare con minore scetticismo alla effettiva costruzione, da parte dei Romani, di una strada lastricata lassù sul crinale a Pian di Balestra e monte Bastione. D'altro canto non avendo mai visto in quel luogo resti di lastricati, eravamo combattuti fra credere e non credere a questa suggestiva ipotesi. Comunque, la mancanza di reperti visibili non poteva costituire di per sé la prova della inesistenza di una strada lastricata, essendo evidente che in duemila anni gli sconvolgimenti naturali (frane, smottamenti, erosioni, etc.) e la sedimentazione secolare di foglie, rami e terriccio potevano avere fatto scomparire alla vista dell'uomo l'antica opera. Abbiamo anche considerato che, se una strada lastricata era stata costruita per decine di chilometri, non poteva essere scomparsa a tal punto da non lasciare resti rintracciabili con un'accurata e razionale ricerca sul territorio. Molto più difficile, se non impossibile, sarebbe stato rinvenire tracce di questa strada se costruita in terra battuta o con tritume di sassi

e ghiaia (strada *glarea*); ma quella moneta, trovata nella cava di arenaria, ci ha dato la speranza che fosse stata costruita con quelle pietre almeno in quei punti ove la natura del suolo lo richiedeva.

Questo convincimento ha iniziato a radicarsi, tanto che abbiamo concluso questo primo nostro incontro con la promessa di ritrovarci per elaborare un piano di lavoro che tenesse conto del tempo libero che potevamo dedicare.

Ha contribuito, poi, a fare maturare questa decisione, la constatazione che potevamo contare su due condizioni di favore in questa ricerca:

- la vicinanza del territorio da esplorare rispetto alle nostre residenze abituali a Bologna ed, in particolare, rispetto alle nostre residenze estive a Castel dell'Alpi;
- la profonda conoscenza dei luoghi percorsi ed esplorati negli anni della nostra giovinezza e maturità.

Le nostre scarse conoscenze storiche ci hanno spinto ad approfondire lo studio della storia romana e medievale, con specifico riferimento al nostro territorio, sperando di trovare indizi e conferme utili. Conoscevamo solo notizie vaghe, spesso fantasiose, provenienti dalla tradizione locale, peraltro sempre univoca nel tramandare il ricordo di un antichissimo tracciato romano⁵ sul crinale alla sinistra del Savena.

⁵ E' talmente radicata questa tradizione che la Giunta municipale del Comune di S.Benedetto Val di Sambro, con delibera n. 25 del 25 gennaio 1969, approvando la toponomastica delle vie e piazze della frazione di Madonna dei Fornelli, ha denominato "*via Romana Antica*" la strada che attraversa la citata frazione e che si trova esattamente sul crinale spartiacque fra i torrenti Savena e Sambro con orientamento nord-sud.

PARTE PRIMA

LE CONQUISTE DI ROMA DALLA FINE DEL IV SEC. a.C. AL 187 a.C.

Cenni storici

INTRODUZIONE ALLA PARTE PRIMA

Per comprendere a fondo le motivazioni che hanno indotto i Romani a costruire la strada oggetto della nostra ricerca, è indispensabile avere presente, almeno a grandi linee, la complessiva estensione del dominio di Roma in quell'epoca, gli avvenimenti che l'hanno preceduto e, soprattutto, i confini di tale dominio nel nord dell'Italia all'inizio del II sec. a.C.

Affrontando lo studio di un avvenimento tramandatoci dalla storia antica, sia esso di natura militare, politica o tecnica, non si deve prescindere dal contesto storico complessivo nel quale si è verificato e dal quale, appunto, si possono trarre illuminanti chiarimenti.

Per quanto riguarda la nostra ricerca, contingenti motivazioni di ordine strategico-militare hanno costituito il fondamento sia della costruzione di questa strada, sia del suo decadimento.

Generalmente, quando si parla di strade romane, si è portati a rivolgere il pensiero alla grandiosità della rete stradale d'epoca imperiale; alle migliaia e migliaia di chilometri di pavimentazione stradale esistente nel I, II e III sec. d.C., in concomitanza con la massima espansione dell'Impero, quando i suoi confini arrivavano nel nord dell'Inghilterra, nell'Europa settentrionale ed orientale, in tutti i paesi del bacino del Mediterraneo, nell'Asia Minore, nel nord Africa, etc. Ciò

forse perché gli studi giovanili, pur non trascurando la conoscenza del periodo repubblicano, si sono soffermati soprattutto sull'epoca imperiale; sugli avvenimenti, cioè, che più hanno affascinato e che hanno costituito il culmine della potenza politico-militare di Roma, sia sotto il profilo della espansione territoriale, sia sotto il profilo economico.

Invece il periodo della storia di Roma che ha interessato le nostre ricerche è l'inizio del II sec. a.C., in piena era repubblicana, quando Roma stava ancora completando il consolidamento del suo dominio sull'Italia settentrionale (Gallia Cisalpina). Abbiamo voluto rileggere la storia di Roma, dalla fine del IV. sec. a.C., focalizzando l'attenzione soprattutto sulla conseguenza immediata e diretta delle conquiste romane: l'organizzazione politico-militare dei territori conquistati mediante la fondazione delle colonie latine, la costituzione di municipi e la costruzione delle strade di collegamento con la Capitale.

Per conoscenza di coloro che si accingono a leggere questo lavoro senza una specifica preparazione storica, crediamo utile ricordare a grandissime linee, le più importanti tappe della progressiva espansione del dominio di Roma dalla fine del IV sec. a.C. fino all'inizio del II sec. a.C. e cioè fino al momento in cui fu costruita la strada oggetto della nostra ricerca.

CAPITOLO I

L'ESPANSIONE DEL DOMINIO DI ROMA DALLA FINE DEL IV SECOLO a.C. AL 200 a.C.

- 1 - La conquista dell'Italia centrale e meridionale (340-264 a.C.).
 - 1.1 - La guerra latina (340-338 a.C.).
 - 1.2 - I municipi e le colonie latine.
 - 1.3 - Le strade.
 - 1.4 - La seconda guerra sannitica (327-305 a.C.) e la costruzione delle prime strade consolari.
 - 1.5 - Le guerre in Magna Grecia (290-272 a.C.).
- 2 - La prima guerra punica (263-241 a.C.) e le conquiste della Sicilia, della Sardegna e della Corsica.
- 3 - Inizio dell'invasione dell'Italia settentrionale (Gallia Cisalpina) nel 222 a.C. e la seconda guerra punica (218-202 a.C.).

1 - La conquista dell'Italia centrale e meridionale (340-264 a.C.)

1.1 - La guerra latina (340-338 a.C.)

Dopo il saccheggio di Roma nel luglio del 390 a.C. da parte dei Galli Senoni, ed il loro immediato ritiro verso il nord, ove si erano insediati unitamente ad altre tribù galliche, i Romani consolidarono le difese del loro territorio costruendo anche possenti mura attorno alla Capitale.

In quell'epoca i territori romani erano soltanto di circa 1.500 km. quadrati ed erano circondati da sud ad est da popolazioni italiche prevalentemente ostili; verso nord, invece, nei confronti degli Etruschi, i rapporti erano, almeno allora, improntati a reciproca tolleranza, ma sempre con vigile attenzione.

Nel 340 a.C. i popoli Latini, Campani, Volsci ed Aurunci si coalizzarono ed iniziarono una guerra (c.d. guerra latina) contro Roma, dalla quale uscirono battuti, anche per l'aiuto dato a Roma in quella circostanza dai Sanniti.

Dopo questa vittoria Roma si appropriò dei territori dei nemici vinti e li costrinse a diventare o cittadini romani o alleati.

1.2 - I municipi e le colonie latine

In questo momento storico si deve cogliere l'importantissima scelta politica dei Romani

nei confronti delle popolazioni sconfitte, scelta che ha costituito la loro carta vincente per le conquiste future.

I Romani ebbero, infatti, il grande merito di non distruggere le popolazioni vinte, né di schiacciarle sotto il peso della propria autorità ed organizzazione militare, né di ridurle in schiavitù; adottarono, invece, una politica sostanzialmente "morbida", comportandosi di volta in volta in modo diverso, sempre però con l'obiettivo di annettere allo Stato romano le nuove popolazioni ed aumentare la propria potenza territoriale e militare.

E' noto a tutti che i Romani, nel corso delle guerre italiche, hanno compiuto massacri (per esempio contro il popolo degli Equi), riduzione in schiavitù dei prigionieri, estese confische di territori nei confronti dei popoli che si sono opposti con la forza; tuttavia, una volta sottomessi, a questi popoli venivano imposte condizioni "morbide", cioè condizioni che in fondo procuravano benefici non indifferenti anche agli sconfitti¹.

Proprio fidando in questa benevola organizzazione, alcuni popoli italici, per evitare le conseguenze di una sicura sconfitta, si allearono spontaneamente coi Romani, conservando in tal modo la loro indipendenza interna

¹ Questa linea politica è sempre stata adottata dai Romani anche in epoche successive. A tal proposito è significativa la critica di Polibio (Polibio: Storie, libro X, paragr. 37) ai Cartaginesi che durante la seconda guerra punica avevano

ed impegnandosi a fornire aiuti militari a Roma. In linea con tale politica alcune delle città latine furono incorporate nello stato romano ed i loro abitanti divennero cittadini romani. Altre città latine, invece, conservarono la loro indipendenza con diritto di "*conubium*" e di "*commercium*" con i cittadini romani, ma dovettero cedere parte del territorio e furono costrette ad allearsi a Roma impegnandosi a fornire aiuti militari in caso di necessità.

I popoli Campani, Volsci, Aurunci etc. subirono una incorporazione vera e propria nello stato romano con diritti di cittadinanza limitati (*civitas sine suffragio*). Ciò comportava il dovere di pagare le imposte e prestare il servizio militare, ma non il diritto di votare nelle assemblee e di ricoprire cariche a Roma.

Questa forma di cittadinanza limitata, estesa alle popolazioni conquistate, permise a Roma di ampliare il proprio territorio ed aumentare la popolazione, divenendo sempre più potente. Né temeva che i popoli sottomessi, così integrati, avessero velleità indipendentistiche dato che, in pratica, mantenevano la loro identità e continuavano a governarsi da soli. Queste comunità a cittadinanza romana limitata vennero denominate *municipia*.

Contemporaneamente, numerosi territori espropriati a popoli costretti a divenire alleati, furono colonizzati, stabilendovi insediamenti di proletari romani ai quali venivano assegnati terreni da coltivare. Essi potevano costituirsi in comunità indipendenti, col diritto di *conubium* e di *commercium* coi Romani, ma dovevano rinunciare alla cittadinanza romana, pagare le imposte e sottostare agli obblighi militari.

Queste *colonie latine*, cui venivano attribuiti i diritti ed i doveri concessi ed imposti alle città latine sottomesse, vennero fondate in posizioni strategiche, vicino ai confini del Lazio, anche come presidio militare per la sicurezza di Roma stessa.

Le colonie latine, organizzate in auto-

nia, ma strettamente legate a Roma, furono, insieme ai municipi, il punto di forza dell'espansione del dominio di Roma, sia in Italia che nel bacino del Mediterraneo.

Al momento della loro fondazione, le colonie latine costituivano gli avamposti dell'espansione territoriale di Roma con scopi prevalentemente di presidio militare. Più tardi, con l'estendersi del territorio della Repubblica ed il conseguente allontanamento delle frontiere, assunsero maggiormente le caratteristiche tipiche di laboriose colonie dedite all'agricoltura, all'artigianato ed ai commerci.

1.3 - Le strade

L'altro punto di forza di Roma repubblicana fu la costruzione di una rete stradale efficiente e razionale, tendente a collegare velocemente con la Capitale i municipi e le colonie latine di recente fondazione.

E' certo che un reticolo stradale esisteva anche prima dell'arrivo dei Romani sul territorio abitato dalle popolazioni conquistate. Tali strade però avevano, verosimilmente, dimensioni più modeste; alle volte erano soltanto tratturi, mulattiere, sentieri formati naturalmente dal costante passaggio di uomini ed animali, per l'utilità dei collegamenti locali fra villaggio e villaggio. Non erano sorte, cioè, per collegare grandi distanze, anche perché quelle popolazioni, spesso fra loro ostili, non avevano questo interesse.

Roma invece, volendo collegamenti veloci fra la Capitale e le terre conquistate, costruì strade rettilinee che puntavano alla meta, senza tenere conto della modesta viabilità preesistente, se non nel caso in cui coincidesse con la direttrice voluta.

Arrivare velocemente in ogni parte del territorio con messaggi, eserciti, commerci è stata la strategia vincente dei Romani rispetto agli altri popoli.

Ciò ha permesso loro di concludere vittoriosamente le battaglie decisive ed affermare il

maltrattato in Spagna gli Iberi sconfitti: "I Cartaginesi, dopo aver vinto gli eserciti romani e averne ucciso entrambi i comandanti, Publio e Gneo Scipione, ritenendosi ormai indiscutibilmente in possesso dell'Iberia, si comportarono superbamente con gli indigeni e li ebbero così nemici invece che fedeli alleati. Era inevitabile che ciò accadesse, poiché essi ritenevano che una cosa fosse conquistare, un'altra conservare un dominio e non si erano accorti che invece difendono nel modo migliore i possedimenti conquistati coloro che conservano pure l'atteggiamento e i principi ai quali debbono la loro conquista. E' ben noto ed evidente che gli uomini conservano il favore dei sudditi beneficandoli e presentando loro splendide speranze per il futuro, ma quando invece, ottenuto quanto desideravano, si comportano ostilmente e maltrattano i vinti, insieme all'atteggiamento dei signori, mutano pure i sentimenti dei sudditi. Così accadde allora ai Cartaginesi".

proprio dominio sul mondo allora conosciuto².

Tito Livio e Polibio hanno più volte raccontato come questo o quel console, impegnato in campagne lontano dalla Capitale, inviasse veloci messaggeri (*nuntii*) al Senato di Roma per avere istruzioni operative, od autorizzazioni a continuare la guerra oltre il mandato ricevuto, oppure aiuti militari urgenti per fronteggiare il nemico nei momenti di incertezza.

Questi frangenti hanno rimarcato l'importanza di strade di collegamento dirette e perfettamente mantenute, con posti di tappa frequenti, dotati di tutte le necessità logistiche per l'assistenza ai messaggeri (*mutationes* e *mansiones*).

Ovviamente le prime strade extraurbane consolari romane erano semplicemente inghiaiate e venivano lastricate soltanto nei punti ove il terreno lo richiedeva (nelle forti pendenze, nelle zone fangose, nelle alte montagne, etc.); la semplice inghiaatura (*glarea strata*) permetteva di completare l'opera più presto, facilitando un tempestivo collegamento con le colonie più avanzate, a diretto contatto con i nemici.

1.4 - La seconda guerra sannitica (327-305 a.C.) e la costruzione delle prime strade consolari

Dopo la vittoriosa guerra latina conclusasi nel 338 a.C., i Romani fondarono le prime due colonie verso sud: Cales nel 334 a.C. vicino al Volturno e Fregelle nel 338 a.C. nella valle del Liri, all'altezza di Terracina, fondata poi anch'essa nel 327 a.C..

Questa penetrazione nel Sannio provocò l'ostilità di quelle popolazioni che, nel 327 a.C., scatenarono una guerra, protrattasi praticamente fino al 305 a.C. (seconda guerra sannitica).

Durante il conflitto il governo greco, che reggeva Napoli, accolse con amicizia le guarnigioni romane. Questo primo contatto con una delle popolazioni greche insediate in Italia favorì l'inizio di alleanze molto importanti per Roma.

Nell'alternanza di battaglie vinte e perse (si pensi alla sconfitta delle Forche Caudine nel 321 a.C.) i Romani complessivamente riusci-

rono a respingere i Sanniti, nonostante il contemporaneo attacco da nord di città etrusche ed umbre.

Man mano che sul fronte meridionale riconquistavano i territori sottratti dai Sanniti, (per esempio la colonia di Fregelle), furono fondate nuove colonie, come Sessa Aurunca nel 313 a.C. sull'asse Fregelle-Cales e, nello stesso anno, Saticula, rispettivamente l'una a nord e l'altra a sud di Capua.

Fu proprio su questa direttrice che il censore Appio Claudio "*il Cieco*", nel 312 a.C., iniziò la costruzione fino a Capua della più classica delle strade romane, la via Appia, per fornire un rapido aiuto militare alle nuove colonie fronteggianti i Sanniti, ancora in guerra soltanto a circa 150-200 Km. da Roma.

Pur impegnati coi Sanniti, i Romani cercarono di consolidare la sicurezza della Capitale, affrontando verso est i popoli degli Appennini centrali.

Sottomisero facilmente le popolazioni abruzzesi (Marsi, Peligni, Marrucini, etc.) che divennero loro alleati. Gli Equi, invece, furono annientati per avere opposto una strenua resistenza.

Subito dopo questi successi militari fondarono la colonia di Sora (303 a.C.) nel territorio dei Marsi a nord-est di Fregelle e di Alba Fucens (303 a.C.) vicino all'attuale Avezzano, nel territorio dei Peligni.

Nel frattempo avevano iniziato (306 a.C.) la costruzione della strada Valeria, diretta proprio verso Alba Fucens, attraverso Tivoli.

Rivolsero poi la loro attenzione anche verso gli Umbri e, nel 299 a.C., fondarono la colonia di Narni.

L'inizio del III sec. a.C. vide i Romani impegnati a nord contro gli Umbri, alleatisi agli Etruschi ed ai Galli, i quali avevano occupato il versante adriatico dell'Appennino ed, a sud-est, contro i Sanniti, che avevano ripreso le ostilità.

La coalizione Etruschi, Umbri e Galli venne sconfitta nella battaglia di Sentino (295 a.C.) ed i Sanniti accettarono, nel 290 a.C., la sottomissione a Roma, dopo che sul loro territorio era stata fondata la colonia di Venosa, nel 291 a.C..

² E' nota l'audace impresa realizzata dai Romani nella battaglia del Metauro ove, nel 207 a.C., sconfissero ed uccisero Asdrubale. In tale circostanza, per evitare che l'esercito di Asdrubale si congiungesse con quello di Annibale, andarono incontro al primo percorrendo quattrocento chilometri, dal fiume Ofanto a Senigallia, in soli sette giorni con seimila fanti e mille cavalieri.



Tavola 1
Estensione del dominio di Roma sull'Italia centrale nei primi decenni del III secolo a.C. e le colonie latine.

A seguito della vittoria di Sentino i Romani si impadronirono dell'Etruria, dell'Umbria e delle Marche e fondarono le colonie di Senigallia (*Sena Gallica*, 289 a.C.) e Rimini (*Ariminum*, 268 a.C.). Rafforzarono, inoltre, la città di Arezzo, già divenuta colonia romana nel 311 a.C., ed assediata nuovamente senza successo da Etruschi e Galli nel 284 a.C.

Sul fronte adriatico fondarono anche la colonia di Hadria nel 286 a.C., corrispondente all'attuale Atri, fra Giulianova e Pescara.

Subito venne costruita la via Salaria, per raggiungere Rieti, ma è probabile che la sua prosecuzione fino all'Adriatico non abbia tardato molto, onde fornire il necessario supporto militare alle colonie che, man mano, venivano fondate su quella costa. Senz'altro la Salaria venne prolungata fino all'alto Piceno

nel 268 a.C. dopo la sottomissione anche di quel popolo.

Sebbene non esistano citazioni storiche precise, è attendibile che pure sulla direttrice nord-est, cioè verso le nuove colonie di Senigallia e Rimini, i Romani abbiano tracciato o migliorato una strada già dalla prima metà del III sec. a. C., ricalcando verosimilmente un precedente tracciato di penetrazione verso gli Appennini, utilizzato dalle popolazioni Umbre e Latine.

La storia, comunque, data soltanto al 220 a.C. la notizia della costruzione di questa strada fino a Rimini ad opera del console Gaio Flaminio, dal quale prese il nome tramandato fino a noi (strada Flaminia); probabilmente G. Flaminio ha soltanto rettificato e migliorato questa via già esistente e la data del 220 a.C. si riferisce al momento della sua ultimazione.

Anche sulla direttrice nord, verso Chiusi, ed almeno fino ad Arezzo, i Romani, seguendo una pista etrusca, dovevano avere attrezzato una strada per penetrare nel cuore dell'Etruria, già dai primi anni del III sec. a.C., sempre con l'intento di creare rapidi collegamenti con Roma.

Sebbene ufficialmente l'inizio della costruzione della via Cassia ad opera del console Caio Cassio Longino³ risalga al 200 a.C., forse in quell'anno egli fece lastricare la strada *glarea* già esistente; sembra che ciò sia avvenuto fino al XXI miglio da Roma, all'altezza di Veio, donde si diramava, sulla sinistra della Cassia, la via Clodia, antica strada etrusca diretta a Saturnia, che i Romani iniziarono a lastricare nel 225 a.C.

La penetrazione romana sulla costa tirrenica dell'Etruria si affermò nel 273 a.C., con la fondazione della colonia portuale di Cosa, di fronte all'Argentario. Anche in questa circostanza fu utilizzata una strada preesistente, poi rettificata e migliorata nel 241 a.C. dal console Caio Aurelio Cotta, dal quale prese il nome (*via Aurelia Vetus*).

1.5 - Le guerre in Magna Grecia (290-272 a.C.)

Contemporaneamente alla conquista dell'Etruria, dell'Umbria e delle Marche i Romani iniziarono ad espandersi verso il territorio

³ Alcuni storici sostengono che la via Cassia sia stata costruita soltanto nel 171 a.C..

della Magna Grecia. I Tarantini, preoccupati dell'invasione romana, chiesero aiuto a Pirro, re dell'Epiro che sbarcò in Italia nel 290 a.C. e condusse la guerra con esito alterno⁴, finché venne definitivamente sconfitto nel 275 a.C. a *Maleventum* (poi chiamata *Beneventum*).

Con la definitiva sottomissione di Taranto, nel 272 a.C., il dominio romano si estese su tutta l'Italia meridionale, fino allo stretto di Messina, consolidato con la fondazione di Paestum nel 268 a.C. e Brindisi nel 244 a.C..

Dopo la fondazione di queste due colonie, si trattò di collegare Brindisi con la Capitale, prolungando subito la via Appia fino a Benevento e, successivamente, a Venosa (colonia fondata nel 291 a.C.) e Taranto.

Questa strada, la più antica, poi diventata la più importante per i traffici verso le province orientali dell'Impero (*regina viarum*), evidenzia i fondamentali principi costruttivi di tutte le strade consolari romane: puntare direttamente alla meta con la maggiore brevità possibile, cioè con percorsi rettilinei.

Così, quando Appio Claudio "*il Cieco*" iniziò la costruzione della via Appia da Roma a Capua, evitò il percorso della già esistente e scomoda via Latina⁵ e, senza preoccuparsi di dover attraversare le paludi pontine, superate con la costruzione di alti terrapieni, procedette con lunghissimi rettilinei⁶.

Anche nel tratto Benevento-Taranto la via Appia più antica puntò direttamente alla meta, trascurando sia una scomoda e preistorica via di crinale verso Canosa e Metaponto, sia una strada costiera da Bari a Brindisi (*via Minucia*).

Roma, poi, acquisito il dominio sull'Italia centrale e meridionale con brillanti operazioni militari, seppe conservarlo con una saggia organizzazione politico-amministrativa realizzata sostanzialmente in tre modi:

- col governo diretto sul proprio territorio, che aveva raggiunto, alla metà del III secolo a.C., una superficie di 27.000 Km. quadrati, cioè più del 20% di tutta l'Italia pen-

insulare, su cui erano insediati circa un milione di cittadini romani con pieni diritti; soltanto il nucleo urbano di Roma contava già 150.000 abitanti più o meno;

- con le colonie latine amministrativamente indipendenti, ma nello stesso tempo strettamente integrate nell'amministrazione politico-militare romana, i cui abitanti godevano di diritti politici limitati rispetto ai cittadini romani.
- con federazioni ed alleanze strette con popolazioni italiche rimaste indipendenti, ma impegnate a fornire aiuti militari ed eserciti in caso di necessità.

Questo dominio, garantito da una solida potenza militare, favorì il sorgere di un periodo di progressiva prosperità economica e di vivaci fermenti culturali. La mano d'opera degli schiavi, aumentati in gran numero con l'asservimento di prigionieri di guerra, diede impulso all'agricoltura, all'artigianato ed alle attività produttive in genere. I bottini di guerra contribuirono a rimpinguare le casse dello Stato, il quale poté impegnare quelle risorse per realizzare opere pubbliche (strade, acquedotti, templi, teatri, etc.).

2 - La prima guerra punica (263-241 a.C.) e le conquiste della Sicilia, della Sardegna e della Corsica

Solo con la potenza militare e la ricchezza raggiunte nel 270-260 a.C. Roma poté sostenere e vincere la prima guerra contro i Cartaginesi, definita da Polibio la più grande guerra della storia per durata, violenza e vastità di operazioni, che coinvolse tutta la Sicilia, il mare Mediterraneo occidentale ed il basso Tirreno.

Le ostilità iniziarono quando i Romani sbarcarono in Sicilia per portare aiuto a Messina, assediata da Gerone, alleato dei Cartaginesi, che occupavano già parte della regione.

I successi dei Romani scatenarono una

⁴ E' passato alla storia il detto "vittoria di Pirro" per stare ad indicare un teorico successo, ma con tali perdite da considerarsi una sostanziale sconfitta. Infatti nella battaglia di Ascoli delle Puglie, nel 279 a.C., i Romani furono respinti, ma le perdite umane nell'esercito di Pirro furono gravosissime, tanto da non valere i vantaggi della vittoria campale.

⁵ La via Latina passava più all'interno e collegava già Roma con Capua, attraversando la colonia di Cales e la città di Casilinum; proprio perché collegava quest'ultima città è chiamata anche Casilina.

⁶ Si pensi che nel tratto Roma-Terracina la strada, ancora oggi percorsa ed asfaltata, ha rettilinei talmente lunghi che negli anni 1950, previa opportuna chiusura al traffico, venne utilizzata dal campione automobilistico Piero Taruffi per battere alcuni records mondiali di velocità, con un veicolo speciale da lui stesso costruito (il bisiluro).

guerra totale con i Cartaginesi, i quali non intendevano abbandonare le colonie in Sicilia. I Romani, che per impossessarsi di tutta l'isola dovevano disporre di una potente flotta navale, riuscirono ad allestire in breve tempo una flotta di 100 navi da guerra quinquerei⁷, con cui il console Gaio Duilio, nel 260 a.C., sbaragliò i Cartaginesi nelle acque di Milazzo.

Seguirono altri successi in mare finché, nel 255 a.C., i Romani tentarono l'invasione del territorio nemico, sbarcando sulla costa nord africana un corpo di spedizione comandato da M. Attilio Regolo. L'impresa, però, non ebbe fortuna.

La guerra continuò sul territorio siciliano, ma soltanto la vittoria romana nello scontro navale alle isole Egadi, nel 241 a.C., determinò la definitiva sconfitta di Cartagine, che dovette abbandonare la Sicilia. Furono così sottomesse tutte le popolazioni siciliane, salvo gli abitanti di Messina ed il regno di Siracusa.

Sfruttando poi la vittoria in Sicilia e il predominio sul mare, nel 238 a.C. ed anni seguenti, i Romani conquistarono la Sardegna e la Corsica.

Negli anni 230-220 a.C., quindi, Roma dominava tutta l'Italia centrale e meridionale fino allo stretto di Messina; sul fronte nord



⁷ Quinquereme era una nave romana da battaglia con cinque ordini di remi sovrapposti; Polibio racconta che ogni quinquereme aveva 300 rematori e 120 soldati.

fino ad una linea di confine che toccava Pisa, Fiesole, Sarsina e Rimini⁸. Inoltre, dopo la prima guerra punica, si aggiunsero la Sicilia, la Sardegna e la Corsica nonché il controllo del mare Tirreno e del Mediterraneo occidentale.

Fino a quella data le strade consolari già costruite si limitavano a:

- la via Appia fino a Brindisi
- la via Valeria fino ad Alba Fucens (Avezzano)
- la via Salaria fino ad Hadria (Atri)
- la via Flaminia fino a Rimini
- la via Clodia fino a Saturnia
- la via Cassia, praticamente fino ad Arezzo⁹
- la via Aurelia Vetus fino a Cosa (l'attuale Ansedonia di fronte all'Argentario).

Naturalmente anche altre strade locali erano state costruite nei pressi di Roma e portavano il nome della località di destinazione o del costruttore (Tiberina, Laurentina, Nomentana, Tuscolana, Ardeatina, etc.).

3 - Inizio dell'invasione dell'Italia settentrionale (Gallia Cisalpina) nel 222 a.C. e la seconda guerra punica

Dopo la fine della prima guerra punica (241 a.C.) i Romani furono impegnati dal 233 al 229 a.C. contro le popolazioni illiriche che abitavano le coste iugoslave; esse davano rifugio ai pirati che infestavano il mare Adriatico.

Riportato l'ordine su quella costa e sul mare, si preoccuparono di contenere le mire espansionistiche dei Cartaginesi sulla Spagna mediante un trattato.

Negli anni successivi Roma si dedicò alla organizzazione politico-amministrativa dei territori occupati; ma una riforma agraria nel Pice-

no, in favore di coloni latini ed a danno dei Galli Senoni, scatenò la reazione di questi. Essi sobillarono le altre tribù gallo-celtiche, si coalizzarono con i Galli Boi, con i Gesati (provenienti dalla valle del Rodano) con gli Insubri ed i Taurisci, preparando una guerra contro Roma.

I Romani, aspettandosi un attacco su Rimini, inviarono il console Lucio Emilio a difesa di quel fronte, ed in Etruria soltanto un pretore al comando di forze sabine ed etrusche, in quell'occasione alleate con Roma.

L'imponente esercito dei Celti, valicato l'Appennino, venne affrontato vicino a Fiesole¹⁰ dalle forze etrusche e sabine che, non riuscendo ad opporre una valida resistenza, vennero facilmente sbaragliate. I Celti, quindi, poterono avanzare facilmente nel cuore dell'Etruria, saccheggiandola, giungendo fino a Chiusi "*a tre giorni di marcia da Roma*"¹¹. Colà appresero che l'esercito romano, di stanza in Etruria, stava per raggiungerli. Avendo già razziato un pingue bottino, decisero di ripiegare verso nord ripercorrendo la strada dalla quale erano arrivati. Preso contatto con l'esercito romano, finsero di ritirarsi lungo la valle di Chiana e lo attirarono in una imboscata presso Fiesole. I Romani, colti di sorpresa, vennero battuti ed i superstiti si ritirarono verso sud, soccorsi dalle legioni di Lucio Emilio, preposto alla difesa del fronte adriatico e da quelle di Gaio Attilio Regolo, sbarcato a Pisa, proveniente dalla Sardegna.

Lo scontro decisivo avvenne a Talamone, nel 225 a.C., dove l'esercito dei Galli venne annientato; chi non fu ucciso venne fatto prigioniero.

Sull'onda di questa vittoria i Romani decisero di colpire i Galli sul loro territorio per debellarli definitivamente¹². Penetrarono, quindi, per la prima volta nella Gallia Cisalpi-

⁸ Indubbiamente Pisa, città etrusca, subiva già in quell'epoca l'influenza di Roma, anche se una colonia militare romana venne fondata soltanto nel 180 a.C.. Così dicasi per l'etrusca Fiesole, che venne sostanzialmente sottomessa soltanto nel 200 a.C. Sarsina, invece, fu conquistata nel 266 a.C. e divenne città federata, mentre Rimini fu fondata come colonia latina nel 268 a.C..

⁹ Anche la data della costruzione della via Cassia è controversa, ma si deve ritenere che già esistesse come strada importante nel 230 a.C. se si pensa che doveva collegare Roma con la colonia di Arezzo fondata alla fine del IV sec. a.C..

¹⁰ Paolo Giudici: *Storia d'Italia narrata al popolo*; Casa Editrice G. Nerbini, Firenze, 1930, capitolo Decimosesto, paragr. 6°.

¹¹ Polibio: *Storie*, libro II, paragr. 23, 24 e 25.

¹² Polibio: op. cit., libro II, paragr. 31: "... in questo modo fallì dunque il più grave degli attacchi dei Celti che avevano fatto correre un ben grave e tremendo pericolo a tutti gli Italici e soprattutto ai Romani. Dato l'esito fortunato dell'impresa, i Romani concepirono la speranza di riuscire a cacciare completamente i Celti dalla Pianura Padana; spedirono perciò contro i Celti entrambi i consoli dell'anno successivo...".

na battendo nell'anno 224 a.C. i Galli Boi.

Nell'anno 223 a.C. le legioni romane, comandate da Publio Furio e Gaio Flaminio, ritornarono nella Pianura Padana, valicarono il Po, conquistarono *Clastidium*, l'attuale cittadina di Casteggio, venti chilometri a sud di Pavia, riportando alcune vittorie sui Galli Insubri. I consoli in carica l'anno successivo sconfissero gli Insubri definitivamente con la conquista di *Mediolanum*, che era la loro città più importante (222 a.C.).

I Romani, poi, rafforzarono il territorio occupato fondando nel 218 le colonie latine di Cremona e Piacenza a presidio delle due sponde del fiume Po.

Il dominio di Roma si era appena stabilito nella Gallia Cisalpina, quando dalle Alpi calarono le armate di Annibale, nell'autunno del 218 a.C., dando inizio alla seconda guerra punica.

Subito le tribù dei Galli Boi ed Insubri si ribellarono a Roma unendosi all'esercito di Annibale, come fecero alcune popolazioni liguri¹³. Il condottiero cartaginese riportò due rapide vittorie, una sul fiume Ticino e l'altra sul fiume Trebbia. I superstiti romani si chiusero nelle città di Piacenza e Cremona, che Annibale non poté espugnare per mancanza di macchine da guerra.

Egli allora, sperando nella sollevazione di tutti i popoli sottomessi da Roma, scese in Etruria e sconfisse ancora le legioni romane

nel 217 a.C., al lago Trasimeno, ove perse la vita il console Gaio Flaminio.

Nonostante i successi, Annibale non azzardò l'assalto a Roma, sapendola ben difesa, e preferì dirigersi verso le Puglie contando di trovare nuovi alleati tra le popolazioni italiche.

Là inflisse l'ultima grave sconfitta alle legioni romane nella battaglia di Canne (216 a.C.).

Soltanto dopo questa vittoria, numerose popolazioni italiche, già alleate di Roma, passarono dalla parte dei Cartaginesi. Ma i Romani riuscirono a tenere sotto controllo Annibale nell'Italia meridionale, ove non poté ricevere rinforzi, né da Cartagine, non disponendo di un porto sulle coste italiane, né dal fratello Asdrubale, che perì nel 207 a.C., nel tentativo di ricongiungersi con lui, via terra, provenendo dal nord.

Così Annibale vagò numerosi anni nell'Italia meridionale, ove fu costretto a subire una guerra di logoramento da parte di Quinto Fabio Massimo (detto appunto "il temporeggiatore").

Roma adottò invece una strategia offensiva in Spagna, tanto che nel 204 a.C. il console Scipione l'Africano, ottenuta l'autorizzazione dal Senato romano, iniziò ad invadere il territorio cartaginese nell'Africa settentrionale.

Nonostante il rientro in patria di Annibale, i Cartaginesi furono poi definitivamente sconfitti nella famosa battaglia di Zama, nel 202 a.C..

¹³ Ciò è confermato da Polibio (libro XV, parag. 11) il quale, descrivendo i preparativi di Annibale in vista dello scontro con Scipione l'Africano a Zama nel 202 a.C., racconta testualmente "... Annibale dispose dinnanzi alle truppe gli elefanti che erano più di ottanta, schierò i mercenari in numero di dodicimila: Liguri, Galli, Baleari, Mauritani; dietro a questi dispose gli indigeni africani e cartaginesi...".

CAPITOLO II

LA RICONQUISTA DELL'ITALIA SETTENTRIONALE ED IL CONSOLIDAMENTO DEL DOMINIO DI ROMA SULLA GALLIA CISALPINA (200-188 a.C.)

Introduzione.

- 1 - Le guerre contro i Galli nella Pianura Padana e contro i Liguri sull'Appennino dal 200 al 190 a.C..
 - 1.1 - Le campagne di guerra nell'anno 192 a.C..
 - 1.2 - Significativi indizi del transito delle legioni di Quinzio Flaminio attraverso il Mugello nell'anno 192 a.C..
 - 1.3 - Le guerre dell'anno 191 a.C.: Publio Cornelio Scipione Nasica sconfigge i Galli Boi nel territorio bolognese.
- 2 - Gli anni 190 e 189 a.C.: la deduzione della colonia latina di *Bononia*.
- 3 - Il dominio di Roma sull'Italia centro-settentrionale nell'anno 188 a.C.; le strade consolari esistenti.

Introduzione

Il periodo storico che ci ha interessato va dal 200 al 180 a.C. Abbiamo quindi approfondito con attenzione gli avvenimenti riguardanti la conquista della Gallia Cisalpina e della Liguria da parte dei Romani, cercando di cogliere negli storici latini (Polibio, Strabone, etc.) notizie utili per illuminare le zone d'ombra del racconto liviano sugli avvenimenti del 187 a.C. che portarono alla costruzione della strada militare da Bologna ad Arezzo.

L'attenta rilettura del ventennio dal 200 al 180 a.C., anche senza trovare citazioni sul tracciato *Bononia-Arretium*, ha, tuttavia, fornito notizie utili alla nostra ricerca.

Dato il nostro interesse localizzato sui territori dell'Etruria, della Gallia Cisalpina e della Liguria, non abbiamo seguito i Romani nelle loro contemporanee conquiste fuori dall'Italia.

Non ricordiamo quindi le campagne militari in Spagna, sulla costa mediterranea del nord Africa e, ad est, sulla costa illirica, nei Balcani, in Macedonia, in Grecia ed Asia Minore. Conquiste queste, definitive in alcuni casi e temporanee in altri, che hanno impegnato le legioni romane su fronti lontani, mentre ancora combattevano i Galli ed i Liguri sul territorio italiano.

Sorprende infatti constatare che, negli anni 200-190 a.C., Roma tollerasse nemici pericolosi ed agguerriti a soli 400 Km dalla Capitale (Galli Boi e Liguri), che potevano mettere in pericolo lo stesso territorio metropolitano e, contemporaneamente, avesse esteso la egemonia fino a 2-3.000 Km dall'Urbe. A nostro parere questa evidente irregolare espansione territoriale del dominio romano non fu conseguenza di un'avventata politica imperialistica, ma effetto di occasionali interventi militari, di volta in volta necessari o, comunque, opportuni per la propria sicurezza.

Così la conquista della penisola salentina, nel 272 a.C., fu la conseguenza della sconfitta di Pirro e dei Tarantini che avevano attaccato i Romani. Altrettanto dicasi per la conquista della Spagna e della costa nord africana (202 a.C.), naturale conseguenza della reazione di Roma all'attacco di Annibale in Italia.

Anche contro i Galli i Romani dovettero combattere sul proprio territorio; come avvenne al sacco di Roma nel 390 a.C., alla battaglia di Sentino nel 295 a.C., alla battaglia di Talamone nel 225 a.C.. E' proprio sull'onda di quest'ultima vittoria contro i Galli che i Romani decisero di iniziare la penetrazione nella Gallia Cisalpina, per debellarli definitivamente e porre fine alle loro periodiche scorrerie.

Non è azzardato, quindi, affermare che in alcuni casi, almeno fino al 200-180 a.C., l'espansione del dominio romano in Italia sia stata la conseguenza occasionale di una politica sostanzialmente difensiva. Anche le guerre contro i Liguri furono provocate dalle loro scorrerie sulle pianure appena colonizzate dai Romani.

1 - Le guerre contro i Galli nella Pianura Padana e contro i Liguri sull'Appennino dal 200 al 190 a.C.

L'invasione dell'Italia da parte di Annibale determinò, in sostanza, la perdita dei territori già conquistati nella Gallia Cisalpina, per la rivolta di quelle popolazioni: Gesati, Insubri, Boi etc.¹.

Dopo la fine della seconda guerra punica (202 a.C.) i Romani dovettero riconquistare la Pianura Padana, particolarmente fertile e rigogliosa, dove avevano, fin dal 218 a.C., già dedotto le colonie di Piacenza e Cremona.

Significativa è la descrizione che, negli anni 160-150 a.C., Polibio fa di questo territorio²:

“... Non è facile neppure descrivere adeguatamente la fertilità del territorio. Tanta è in quei luoghi l'abbondanza del grano, che ai nostri tempi, un medimno siciliano di frumento (corrispondente a sei moggi romani, pari a litri 51,48 -n.d.r.-) costa per lo più quattro oboli (l'obolo corrispondeva a quindici centesimi di lira aurea -n.d.r.-), uno d'orzo, due oboli, un metrete di vino (corrispondente a 40 litri -n.d.r.-) come la misura d'orzo. Ricchissima è in quelle regioni la produzione di panico e di miglio. L'abbondanza delle ghiande raccolte nei querceti allignanti a intervalli nella pianura, è attestata soprattutto da quanto dirò: la grande quantità di suini macellati in Italia per i bisogni dell'alimentazione privata e degli eserciti, si rica-

va tutta dalla Pianura Padana. I prodotti alimentari sono particolarmente copiosi e a buon mercato, come si può facilmente dedurre anche da questo: chi, viaggiando per il paese, alloggia in locande, non paga contrattando per i singoli prodotti consumati, ma chiede il prezzo giornaliero complessivo dell'alloggio per persona. Per lo più gli albergatori ospitano gli avventori in modo che non manchi loro nulla del necessario per mezzo asse al giorno, cioè per la quarta parte di un obolo e raramente superano questo prezzo”.

Durante le campagne di guerra nella Pianura Padana i Romani si trovarono contro non solo le popolazioni galliche, ivi insediate da alcuni secoli, ma anche i Liguri che abitavano un'ampia fascia appenninica, ad ovest fino alla riviera ligure di ponente ed, a sud, fin oltre il Mugello. Costoro, anche se nel passato parimenti nemici dei Galli e dei Romani, colsero l'occasione per schierarsi a fianco dei Galli contro i Romani, quando questi ultimi erano impegnati nella riconquista della Gallia Cisalpina.

Così i Romani dovettero combattere su due fronti e, senz'altro di malavoglia contro i Liguri, mancando ogni prospettiva di vantaggio economico dalla conquista del loro territorio impervio, povero di colture e di bottino. Inoltre consideravano i Liguri più barbari dei Galli, perché divisi in numerose tribù montane, senza alcuna tradizione culturale, senza alfabetizzazione (*Ligures omnes fallaces sunt... inlitterati, mendacesque*)³, senza organizzazione politica e militare che potesse dare gloria alle legioni romane che li avessero sconfitti. Li consideravano, insomma, più fastidiosi che seriamente pericolosi. Infatti queste genti montane per lo più si accontentavano di scorrerie nei territori pedemontani, razziando ciò che potevano, per poi ritirarsi sulle montagne. E per i Romani, abituati ad affrontare i nemici con le legioni schierate in campo, era particolarmente difficile e peri-

¹ Polibio: Storie, libro III, par. 40: *“i Galli chiamati Boi, che già da tempo miravano a rompere l'alleanza con i Romani, ma non ne avevano mai avuta l'occasione, rianimati e fiduciosi per la notizia dell'arrivo imminente dei Cartaginesi, si ribellarono ai Romani...”*.

² Polibio: Storie, libro II, par. 15

Polibio era nato a Megalopoli in Grecia nel 200 a.C.. Per l'amicizia con Quinto Fabio Massimo e Scipione Emiliano si trasferì a Roma nel 168 a.C., ove rimase. Egli ha scritto, quindi, le “Storie” negli anni 160-140 a.C.. E' morto nel 118 a.C..

³ Marco Porcio Catone: *Origines*, II, 1.

coloso inseguirli in quelle vallate⁴.

Merita riportare una analisi di Nino Lamboglia⁵, studioso di civiltà ligure, sulla organizzazione sociale di quelle popolazioni: *“Ci attestano infatti gli scrittori antichi che la costituzione interna delle tribù liguri non era assurda, specie fra i monti, a forme evolute di agglomerazione urbana, ma era organizzata per vicos et castella; e tale organizzazione è ancora trasparente e operante nella struttura dei pagi dell’età romana che formano, in Liguria, la vera e propria intelaiatura territoriale sopravvissuta fino ai secoli del Medioevo. Più pagi si riunivano in un conciliabulum, che poteva coniare (sono parole di Livio), cioè confederarsi ed unirsi di fronte ad un pericolo interno od esterno. I Liguri di levante - siano essi gli Apuani o i Friniates o i Tigullii od altri di cui non ci è pervenuto il nome - formarono con questa solida organizzazione, aggrappata ai monti e plasmata dal terreno, un baluardo per molti anni inespugnabile alle superiori forze delle legioni romane”*.

Gli storici antichi ci raccontano che dopo il 200 a.C. i Romani furono spesso costretti a fronteggiare contemporaneamente Galli e Liguri impegnando le legioni di due consoli.

Già nel 197 a.C., mentre il console Cornelio Cetego operava contro i Galli Insubri e Cenomani, l’altro console Minucio Rufo era impegnato a combattere i Liguri. Anche nel 194 a.C. i due consoli in carica affrontarono contemporaneamente battaglie contro i Galli Boi e contro i Liguri.⁶

1.1 - Le campagne di guerra nell’anno 192 a.C.

Nel 192 a.C. Quinto Minucio combatte nel territorio di Pisa contro i Liguri Apuani sconfiggendoli.

A tal proposito Livio ricorda⁷ *“... Da quel momento Minucio non concesse tregua ai nemici: dalla regione di Pisa si mosse per rag-*

giungere il territorio dei Liguri mettendo a ferro e fuoco le loro piazzeforti e i loro villaggi. Lì i Romani poterono riempirsi del bottino che da loro era stato predato dall’Etruria”.

In questo racconto si ha conferma delle scorrerie predatorie dei Liguri nelle città dell’Etruria settentrionale, alleate dei Romani. Più avanti si sottolinea l’impegno militare di Roma per debellare i Galli Boi; il Senato, infatti, decise di inviare entrambi i consoli in carica contro quei nemici:

“... Fu deciso che i consoli, dal momento che non si profilava alcuna minaccia immediata da parte di Antioco⁸, partissero per le loro zone di operazioni; (Gneo) Domizio da Rimini, seguendo la via più breve e Quinzio (Flaminio) attraverso il territorio dei Liguri entrarono nella regione dei Boi. Due eserciti consolari in marcia, in zone diverse, devastarono per un lungo tratto il territorio dei nemici...”.

1.2 - Significativi indizi del transito delle legioni di Quinzio Flaminio attraverso il Mugello nell’anno 192 a.C.

Questo breve racconto di Livio ha fornito notizie importanti per la nostra ricerca.

Innanzitutto precisa⁹ che entrambi i consoli, Quinzio Flaminio e Gneo Domizio, avevano ricevuto l’incarico di confluire nella stessa zona di operazione, cioè nella Cispadana, regione dei Boi, con capitale Bononia. Livio precisa che Gneo Domizio, partito da Rimini, aveva puntato su Bologna percorrendo una strada, preesistente alla via consolare Emilia, che si snodava probabilmente ai limiti della Pianura Padana, vicino alle prime propaggini delle colline preappenniniche.

L’altro console, invece, era giunto al punto di incontro prestabilito attraverso il territorio dei Liguri, con l’evidente intento di prendere alle spalle i Galli Boi.

⁴ Alle volte i Liguri hanno azzardato sortite più impegnative; hanno attaccato la colonia di Piacenza ed hanno occupato la città di Modena (in possesso dei Romani, ma non ancora colonia); hanno minacciato la costa tirrenica e l’alta Valle Padana, tanto che i Romani hanno ricostruito in fretta Genova come base per le operazioni militari nel nord. (T. Livio op. cit. libro XXX paragr. 1).

⁵ Nino Lamboglia: “Punti di vista sui Liguri orientali dopo le scoperte di Chiavari”, pag. 1 (Estratto dal Giornale Storico della Lunigiana - nuova serie, anno XII, n° 1-4 gennaio-dicembre 1961).

⁶ T. Livio: op. cit. libro XXXIV paragr. 43.

⁷ T. Livio: op. cit. libro XXXV paragr. 21.

⁸ Antioco III, della dinastia dei Seleucidi, aveva compiuto operazioni militari in Asia Minore ed aveva occupato la Tracia nel 196 a.C..

⁹ T. Livio: op. cit. libro XXXV paragr. 22.

Lo storico romano non cita il luogo dal quale era partito l'altro console Quinzio Flaminio; si deve presumere tuttavia che si fosse mosso o da Pisa, già negli anni precedenti luogo di partenza delle legioni per gli attacchi alle tribù liguri, oppure da un'altra base in Etruria che poteva essere Arezzo o Fiesole. Comunque Livio ricorda che, per arrivare nel territorio dei Galli Boi, attraversò il territorio dei Liguri e, mentre era in marcia in zone diverse da quelle battute da Gneo Domizio, quindi non in Emilia, egli devastò ciò che aveva incontrato. Si deve presumere che il console Quinzio Flaminio abbia scelto la via più comoda e sicura per ricongiungersi col collega in territorio bolognese. Quindi, partito da Pisa avrà valicato l'Appennino al passo della Collina, sull'asse Pistoia-Porretta Terme, scendendo poi nella valle del Reno. Se invece partito da Arezzo o da Fiesole, avrà valicato l'Appennino al passo della Futa, su un'antichissima pista etrusca che penetrava nel Mugello e scendeva direttamente a Felsina, sullo spartiacque fra i torrenti Setta e Savena. Questo secondo itinerario appare più probabile perché:

- a) la via Pistoia-passo della Collina-valle del Reno attraversava territori controllati dai Liguri Friniati e Apuani, ben conosciuti dai Romani come popolazioni molto bellicose. Ed in questa campagna contro i Galli Boi, non avevano interesse a perdere tempo per affrontare quelle popolazioni. A Quinzio Flaminio, quindi, conveniva valicare l'Appennino più a sud-est, attraversando il territorio dei Liguri Mucelli (l'attuale Mugello), verosimilmente più deboli e meno bellicosi degli Apuani e dei Friniati, dato che gli storici latini non li hanno mai ricordati come protagonisti di battaglie coi Romani;
- b) Il raffronto di queste operazioni militari con quelle successive del 187 a.C. fra i Liguri ed i consoli M. Emilio Lepido e C. Flaminio mostra che in occasione di quei combattimenti¹⁰ non vengono nominate le popolazioni liguri dei Mucelli¹¹, insediati nell'at-

tuale Mugello, ma soltanto i Liguri Friniati ed i Liguri Apuani. La circostanza fa presumere che, nel 192 a.C. il console Quinzio Flaminio abbia attraversato velocemente il Mugello devastando con facilità quel territorio, senza peraltro lasciare presidi militari. Questa sua omissione probabilmente consentì, negli anni successivi, ai Liguri Apuani di portare aiuto ai Mucelli superstiti e di occupare anche quella parte dell'Appennino tosco-emiliano, costringendo poi nel 187 a.C. M. Emilio Lepido a riconquistarla. I Romani, però, per non cadere nell'errore di Flaminio, decisero, in questa seconda circostanza, di tenere definitivamente sotto controllo quel valico costruendo una strada transappenninica, di collegamento diretto, fra la piazzaforte di Fiesole e la colonia di *Bononia*, di recente fondazione (189 a.C.).

1.3 - Le guerre dell'anno 191 a.C.: Publio Cornelio Scipione Nasica sconfigge i Galli Boi nel territorio bolognese

Anche nell'anno 191 a.C. la storia ricorda due importanti avvenimenti.

Uno riguarda l'assalto da parte dei Liguri all'accampamento del proconsole Quinto Minucio, che presidiava il territorio pisano; egli respinse l'attacco senza inseguirli fino ai loro villaggi. Questa strategia solo difensiva non debellò, ovviamente, i Liguri Apuani, come vedremo in seguito, e tale comportamento del console Quinto Minucio fu oggetto di critiche al Senato.

L'altro avvenimento fu la continuazione delle lotte contro i Galli Boi. In quell'anno venne nominato console Publio Cornelio Scipione Nasica, al quale fu assegnata la regione Cispadana, col preciso scopo di debellare definitivamente i Galli Boi.

Egli trasferì le legioni a Castenaso,¹² vicino a Bologna, ove si accampò per due mesi in attesa della primavera ed affrontò in battaglia i Galli Boi riportando una grande vittoria che costrinse alla capitolazione definitiva quella popolazione, da secoli nemica; confiscò poi la

¹⁰ Livio infatti ricorda che uno scontro decisivo si è tenuto a monte "Ballistam" (monte Balestra) località che si trova sul confine tosco-emiliano poco a nord del passo della Futa, valico ove ha termine appunto l'alto Mugello (T. Livio op. cit. libro XXXIX paragr. 2).

¹¹ Il nome esatto di queste popolazioni è controverso: alcuni li chiamano "Magelli".

¹² Si ritiene attendibile l'origine del toponimo Castenaso da *Castrum Nasicae*.

metà del loro territorio “... affinché, se questa fosse stata la volontà del popolo romano, potessero essere dedotte in quei luoghi delle colonie...”¹³.

Effettivamente quel territorio venne distribuito ai coloni latini quando, due anni dopo, fu fondata *Bononia*.

Ma in coda a questo brillante successo di Publio Cornelio Scipione Nasica, cogliamo nel racconto liviano un episodio molto significativo che è opportuno ricordare. A conferma dell’impegno profuso dai Romani contro i Liguri ancora per molti anni, Livio racconta che Scipione Nasica, convinto che il Senato gli avrebbe riconosciuto il trionfo per questo importante successo militare, congedò i soldati dando loro appuntamento a Roma.

Però¹⁴: “... Il tribuno della plebe Publio Sempronio Bleso era dell’avviso che a Scipione (Nasica) non si dovesse negare l’onore del trionfo, ma che lo si dovesse piuttosto differire ad altri tempi. Il tribuno sosteneva che da sempre i conflitti contro i Liguri erano legati a quelli con i Galli perché quelle popolazioni, data la loro vicinanza, sono solite recarsi vicendevolmente aiuto. Se Publio Scipione, una volta sconfitti sul terreno i Boi, fosse personalmente passato nel territorio dei Liguri, o avesse mandato parte delle sue truppe a Quinto Minucio, trattenuto da una campagna dall’esito incerto che si combatteva già da più di due anni, sarebbe stato possibile concludere la guerra contro i Liguri... (omissis). A queste argomentazioni il Console rispose che egli non aveva avuto in sorte, come sua zona d’azione, il territorio dei Liguri e che, non avendo combattuto contro i Liguri, non era su di loro che chiedeva di celebrare il trionfo”.

Il parere del tribuno esprime l’umore che aleggiava a Roma nei confronti dei pluriennali e persistenti scontri con i Liguri. Non era certamente paura, ma piuttosto disagio per il protrarsi di una guerra contro popolazioni selvagge e barbare. E proprio per porre fine a questo disagio quattro anni dopo (187 a.C.) il Senato inviò entrambi i consoli in carica a combattere i Liguri¹⁵.

2 - Gli anni 190 e 189 a.C. La deduzione della colonia latina di *Bononia*

Sconfitti i Galli Boi, Scipione Nasica pacificò tutta la regione Cispadana permettendo finalmente a Roma di consolidarvi il suo dominio.

Furono rinforzate militarmente e ripopolate le colonie di Piacenza e Cremona, i cui abitanti erano diminuiti molto a causa delle guerre, delle malattie e delle emigrazioni.



La pavimentazione di Bologna romana riemersa all’inizio di Strada Maggiore in occasione di lavori di scavo per la posa di condutture sotterranee (novembre 1981).

¹³ T. Livio: op. cit. libro XXXVI paragr. 39.

¹⁴ T. Livio: op. cit. libro XXXVI paragr. 39-40.

¹⁵ Per questa guerra rinviamo al capitolo III.

Poi il Senato decise di dedurre Bononia a colonia latina¹⁶: *“quello stesso anno, il 30 dicembre¹⁷, fu dedotta a Bononia una colonia di diritto latino, sulla base di un senatoconsulto ad opera dei triumviri Lucio Valerio Flacco, Marco Atilio Serrano, Lucio Valerio Tappone. La deduzione coinvolse tremila uomini; ai cavalieri furono assegnati settanta iugeri¹⁸ a testa e cinquanta ad ognuno degli altri coloni. Si trattava di un territorio strappato ai Galli Boi, i quali, a loro volta, ne avevano scacciato gli Etruschi...”*.

Le famiglie dei coloni latini, insediate definitivamente sul territorio bolognese, si integrarono con le popolazioni dei Boi sconfitti, stimolandoli a collaborare alla sistemazione agraria di estesi poderi soggetti ad allagamenti e coperti in buona parte da boschi.

Quindi, non soltanto occupazione militare del territorio, ma insediamento di coloni dediti all'agricoltura, all'allevamento del bestiame (in prevalenza suini) ed all'artigianato, su un'area complessiva di circa 40.000 ettari, pari a 8.000 centurie e cioè 400 chilometri quadrati.

Contemporaneamente, trascurando la inconsistente presenza della città boica, furono tracciati gli assi fondamentali di *Bononia*, il cardo massimo (direzione nord-sud) e il decumano massimo (direzione est-ovest).

Il cardo massimo coincise con una antica pista discendente dalle colline (ora via Val D'Aposa-via Venezian) e proveniente dall'Etruria. In posizione ortogonale, il decumano massimo (ora Via Ugo Bassi-via Rizzoli) pro-

tabilmente costeggiò una precedente pista che scorreva ai limiti della pianura, sulle propaggini delle colline¹⁹.

3 - Il dominio di Roma sull'Italia centro-settentrionale nell'anno 188 a.C.; le strade consolari esistenti

La riconquista della Gallia Cisalpina, dopo la fine della seconda guerra punica, si concluse nel 188 a.C., quando Roma aveva ormai definitivamente sottomesso tutta l'Etruria, la Cispadania (l'attuale Emilia) e la Transpadania (attuale Lombardia). Inoltre ad est aveva fatto sentire la propria autorità anche sulle popolazioni venete, peraltro tradizionalmente alleate, e si affacciava già sul Friuli e la Venezia Giulia. Ad ovest teneva sotto il suo controllo soltanto la costa ligure e Genova in particolare, ricostruita dai Romani nel 202 a.C., dopo la sua distruzione da parte dei Cartaginesi nel 205 a.C..

Si sottraeva ancora al dominio romano la fascia appenninica dalla riviera ligure di ponente fino al Mugello. I Romani non erano riusciti a debellare definitivamente le popolazioni liguri, nonostante numerose guerre combattute nel decennio precedente.

Ma non potevano tollerare questa spina al fianco, che rappresentava un costante pericolo per il pacifico sviluppo di tutta l'Italia Cisalpina e dell'Etruria settentrionale.

¹⁶ T. Livio: op. cit. libro XXXVII paragr. 57.

¹⁷ Si tratta del dicembre 190 o 189 a.C.? L'opinione prevalente degli storici è che sia l'anno 189. Lo Scullard (Rom. pol. pag. 285) invece propone il 190.

¹⁸ Lo "iugero" corrispondeva a 2.500 mq. Pertanto ai cavalieri sono stati assegnati 17,5 ettari ed agli altri coloni 12,5 ettari. Questo calcolo parte dall'ipotesi che i cavalieri fossero stati 500 e gli altri coloni 2.500.

¹⁹ Furono poi costruite altre strade, tanto da formare un reticolo perfettamente squadrato. Durante la costruzione del sottopassaggio pedonale all'incrocio via Ugo Bassi-via Indipendenza, sono stati scoperti imponenti resti di pavimentazione in basoli di trachite. Ovviamente alla fondazione della città il piano stradale era formato da materiale di provenienza locale (ciottoli e ghiaia); successivamente la pavimentazione subì numerosi rifacimenti, ma soltanto in alcune strade del centro vennero posati basoli di trachite dei Colli Euganei. Si ha conferma di ciò nella relazione del Dott. J. Ortalli, della Soprintendenza archeologica per l'Emilia e Romagna (*"Strade di Bologna romana, tipologia e topografia"* in *Strenna storica bolognese*, XXIV, 1984). Egli evidenzia, appunto, come l'utilizzo di basoli di trachite sia stato limitato soltanto ad alcune delle strade del centro urbano. Merita qui riportare la sua descrizione della pavimentazione romana rinvenuta in Strada Maggiore: *"In seguito a scavi effettuati per la deposizione di condutture si scoprirono numerosi resti della via Emilia nel suo tratto suburbano orientale. A partire da via Castiglione, fino a quindici metri ad est dell'incrocio con via Guido Reni, la strada era lastricata con i consueti basoli di trachite, che, in tale punto, si interrompevano attestandosi contro una "lastra o guida d'incasso" larga 40 cm. interpretabile come cordolo lapideo di contenimento perpendicolare all'asse viario: oltre tale limite, la strada proseguiva il suo tracciato sul medesimo asse verso oriente per i primi 15 metri, pavimentata con grossi ciottoli fluviali e, quindi, con una massicciata di ghiaia fluviale dello spessore di 30-40 cm"* (op. cit., pag. 290).



Tavola 3
Il dominio di Roma sull'Italia nel 188 a.C. e le strade consolari esistenti.

Con la recentissima fondazione di *Bononia* evidentemente avevano inteso porre un presidio definitivo in un punto di incrocio importantissimo per gli scambi commerciali provenienti da Rimini, da Piacenza e da Fiesole. Questa città toscana, già in epoca etrusca, era nodo di traffici provenienti dall'Etruria e diretti a Felsina ed ai porti adriatici della valle padana.

Anche dopo l'invasione dei Galli, l'ex Felsina etrusca deve aver conservato il privilegio di essere la stazione di arrivo della pista transappenninica proveniente dall'Etruria, sulla quale si perpetuavano vasti scambi commerciali, che avevano fatto fiorire Fiesole e Felsina.

Ed ora che possedevano il territorio bolognese, i Romani non potevano tollerare che un collegamento con l'Etruria divenisse impraticabile a causa di popolazioni ostili.

Anche i progetti di costruzione delle strade consolari verso nord, sospesi durante la seconda guerra punica, non erano ripresi, sia per l'impegno militare nelle guerre contro i Galli, sia per le frequenti scorrerie dei Liguri.

E' evidente che le legioni, nella conquista della Gallia Cisalpina, si avvalsero della viabilità locale esistente, più o meno agibile, ma non certamente rispondente alle loro esigenze. Completata la conquista, si avvertì il bisogno di costruire al più presto vere strade di penetrazione nella Gallia Cisalpina e di colle-

gamento veloce con Roma attraverso l'Etruria.

Sul versante adriatico la strada consolare Flaminia cessava a Rimini, mentre in Etruria la via Cassia arrivava ad Arezzo e, sul versante tirrenico, la via Aurelia terminava a Salebro

(l'attuale Scarlino), vicino a Follonica.

Si dovevano quindi prolungare queste strade verso nord, per collegare velocemente i nuovi territori conquistati con Roma; ed è quanto venne fatto nell'anno 187 a.C..

CAPITOLO III

L'ANNO 187 a.C. I CONSOLI MARCO EMILIO LEPIDO E CAIO FLAMINIO SCONFIGGONO I LIGURI E COSTRUISCONO DUE STRADE

- 1 - Elezione dei consoli per l'anno 187 a.C.: Marco Emilio Lepido e Caio Flaminio.
- 2 - Descrizione del territorio ligure e della guerriglia.
- 3 - Individuazione dei luoghi delle battaglie.
- 4 - Le battaglie di Caio Flaminio.
- 5 - Le battaglie di Marco Emilio Lepido.
- 6 - Caio Flaminio costruisce la strada transappenninica Bologna-Arezzo.
- 7 - Marco Emilio Lepido costruisce la strada da Piacenza a Rimini (via Emilia).

1 - Elezione dei consoli per l'anno 187 a.C.: Marco Emilio Lepido e Caio Flaminio

Il 18 febbraio 187 a.C., nei “*comitia*” a Roma furono eletti consoli Marco Emilio Lepido e Caio Flaminio. Livio, a tal proposito, racconta¹: “... *girava voce che nel territorio dei Liguri divampasse un ampio conflitto che, anzi, andava estendendosi di giorno in giorno. Per questo, ad entrambi i consoli neoeletti, nel giorno in cui avvenne la discussione sulle sfere di competenza e sullo stato della Repubblica, il Senato assegnò la terra ligure come zona di operazioni; a questo senatoconsulto fece opposizione il console Lepido, il quale sosteneva che era indegno di Roma che entrambi i consoli andassero a rintanarsi nelle vallate liguri...(omissis). Udite queste lamentele il Senato rimase fermo nella propria decisione: il territorio dei Liguri sarebbe stata la zona di operazione di entrambi i consoli...*”.

Il malcontento di M. Emilio Lepido derivava dal solito disprezzo verso le popolazioni liguri selvagge, non meritevoli di tale impegno, perché praticavano una infida e spregevole guerriglia che non avrebbe dato gloria ai vincitori. I Romani nel passato ave-

vano considerato le lotte coi Liguri come operazioni di polizia territoriale, nella convinzione, dimostratasi errata, di poter liquidare quando e come volevano questi fastidiosi montanari.

Così si era giunti al 187 a.C., dopo una decina d'anni di scontri, senza che i Liguri fossero stati definitivamente vinti, per la mancanza da parte di Roma di una strategia vera e propria di conquista dei territori appenninici e di un piano militare organico.

Il Senato aveva, però, capito l'errore e si era reso conto che il controllo dell'Appennino tosco-emiliano-ligure era fondamentale per la sicurezza della regione Padana, dell'Etruria settentrionale, della Lunigiana e delle coste liguri. Ulteriore campanello d'allarme era arrivato, poi, con la notizia che sulle campagne pisane e su quelle bolognesi, appena colonizzate, stavano avvenendo scorrerie dei Liguri Apuani con devastazione delle colture. Quindi nel 187 a.C., nonostante l'opposizione di M. Emilio Lepido, il Senato non esitò ad assegnare ad entrambi i nuovi consoli, come unica zona di operazione, la Liguria e, più precisamente, i territori appenninici compresi fra Pisa e Bologna.

¹ T. Livio: op. cit., libro XXXVIII, paragr. 42.

2 - Descrizione del territorio ligure e della guerriglia

Prima di raccontare le operazioni militari dei due consoli su quel territorio, Livio² si sofferma a descrivere le oggettive difficoltà che le legioni romane incontrarono, sia per la tattica di guerriglia praticata dai Liguri, sia per l'impervia natura del territorio da conquistare: *"... In Liguria invece tutto era predisposto per tenere ben desto il soldato: località montuose e aspre, posizioni difficili da raggiungere, difficili da sgombrare se il nemico li aveva prevenuti; strade impervie, strette, pericolose per la possibilità di agguati; un nemico sciolto e veloce, che piombava addosso inaspettato, senza mai lasciare sicurezza e tranquillità di luogo o di tempo; necessità di espugnare con fatica e pericolo posizioni ben fortificate; paese povero che costringeva i soldati a lesinare sui viveri e dava poche speranze di preda; non, quindi, seguito di vivandieri, non lunghe file di giumenti da carico alla retroguardia. Armi, soltanto armi, e gente che nelle armi riponeva ogni speranza. Né mancavano mai con tali nemici occasioni o materia di guerra, perché per la miseria di casa loro scorrazzavano sulle campagne vicine, senza tuttavia lasciarsi trascinare a combattimenti decisivi"*³.

La mancanza di giumenti nella retroguardia sta ad indicare che non c'era l'aspettativa di appropriarsi di bottino, che avrebbe comportato, appunto, l'esigenza di disporre di animali da soma. Questi giumenti, molto spesso, erano di civili e mercanti che seguivano a distanza gli eserciti, pronti a cambiare in denaro ogni genere di preda, con gradimento dei comandanti, che, monetizzando subito il bottino, evitavano di trascinarselo dietro durante la guerra.

Crediamo che poco si discosti dalla realtà di quell'epoca la descrizione fantastica che fa del Mugello lo storico toscano P. Lino Chini⁴: *"... ecco a un tratto, siccome in grande lucidissimo specchio, veggio il Mugello addivenire una deserta valle ingombra di orrore e di pauroso silenzio. I suoi castelli, le sue chiese, i suoi villaggi, i suoi casolari spariti, dileguati affatto;*

de' tanti bei suoi colti vigneti, ridenti campi, bellissime strade, amene rive, ombrosi viali....più nulla; e in quella vece folte e nere boscaglie all'intorno, e profondo lago di acque nel mezzo, su cui aquile selvagge, falchi e corvi roteando per l'aria, squassavano le penne, mentre fiumi rovinosi giù scendendo dai monti sturbavano e rimescolavano con rauco fremito la bassa torbiera. Volgo lo sguardo all'intorno, e le più alte vette de' monti appaiono ammantate di nevi e di ghiacci, e i minori poggi degradanti giù fino alla valle, presentano incominciati diboscamenti presso a rozze ed umili capanne, intorno alle quali errano mandrie di bufali e di vacche, e pochi e rari individui aventi figura più di fiere che d'uomini, cinti i lombi d'irsute pelli, irti il crine, con tetro sguardo, con piglio feroce. - Cotal m'apparve in quell'ideale visione il Mugello, e siffatto quadro restommi sì fisso nella memoria, che ancora, dopo 18 anni, mentalmente lo vedo e mi sta sempre dinanzi. Chiamisi pure, se vuoi, visione poetica, sogno fantastico o cosa simile; io sono d'avviso però d'aver accennato a fatti molto prossimi al vero, e che al tempo dei Liguri Magelli la nostra contrada fosse anche in più orrido aspetto e in peggior condizione di quella che ho immaginata e descritta".

3 - Individuazione dei luoghi delle battaglie

Il racconto liviano, efficace nel descrivere la natura del territorio che i due consoli si accingevano a conquistare, non appare altrettanto esauriente e preciso circa i luoghi delle battaglie.

Omette da dove le due armate erano partite e su quali fronti attaccarono i nemici.

Le uniche popolazioni liguri che ricorda sono quelle dei Friniati e degli Apuani.

Le uniche citazioni geografiche sono:

- le campagne pisane e bolognesi;
- i monti Augino, Balestra e Suismontio.

Dobbiamo quindi ricostruire i movimenti delle legioni avvalendoci di questi scarsi riferimenti, dei generici spostamenti menzionati da Livio e delle nostre conoscenze topografiche.

² T. Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 1°.

³ In questa descrizione degli Appennini abitati dai Liguri abbiamo riconosciuto una straordinaria corrispondenza con i luoghi delle nostre ricerche, sul confine toscano-emiliano a nord e a sud del passo della Futa.

⁴ P.Lino Chini: "Storia antica e moderna del Mugello". Libro I, pag. 55.



Il cartello che indica la località turistica di Pian di Balestra sulle pendici di m. Bastione.

Né possiamo ricorrere ad altri annalisti, in quanto sull'argomento tace ogni fonte storica.

Cerchiamo, quindi, innanzitutto di individuare i luoghi occupati dai nemici che i due consoli dovevano affrontare.

I Liguri Friniati, insediati sul versante orientale dell'Appennino, nelle valli modenese e reggiane, con molta probabilità si erano estesi anche nell'alta valle bolognese del Reno.

I Liguri Apuani, costituenti la stirpe più numerosa e bellicosa,⁵ occupavano il versante occidentale dell'Appennino tosco-ligure: Alpi Apuane, Garfagnana e Lunigiana.

Dai loro luoghi di origine, però, si erano spinti anche verso l'Appennino pistoiese, stringendo verosimilmente alleanze con le tribù dei Friniati.

Il Mugello è stato senz'altro teatro di queste battaglie, dato che si svolsero nei territori compresi fra Pisa e Bologna e che una avvenne a monte Balestra, poco a nord del passo della Futa. Tuttavia i *Mucelli*, insediati su quel territorio, non hanno lasciato il ricordo di una loro autonoma belligeranza; se ciò fosse avvenuto riteniamo che Livio li avrebbe ricordati, come ha fatto per altre popolazioni in guerra. Peraltro i Mucelli non sono mai stati menzionati nelle altre campagne dei Romani contro popolazioni liguri, prima e dopo il 187 a.C.. Si deve quindi presumere che, tutto sommato, abbiano avuto modesta importanza, sia dal punto di vista demografico che militare.

E' facile che, nell'imminenza degli attacchi dei Romani sul loro territorio, abbiano chiesto ed ottenuto protezione dagli Apuani, menzionati nella storia di questo conflitto, unitamente ai Friniati, per avere assunto la direzione delle operazioni.

4 - Le battaglie di Caio Flaminio

Tito Livio descrive dapprima le battaglie di C. Flaminio, poi quelle di M. Emilio Lepido.

Probabilmente però i due consoli iniziarono e condussero le operazioni militari contemporaneamente e di concerto, onde non farsi sfuggire i nemici in ritirata, com'era già avvenuto nelle guerre precedenti.

Almeno per quanto riguardava l'asse Pisa-Bononia, essi dovevano non solo vincere le battaglie, ma anche conquistare definitivamente quella zona dell'Appennino.

Sempre Livio inizia così la descrizione delle battaglie combattute da C. Flaminio:⁶ "... Dopo aver battuto in più riprese i Liguri Friniati sul loro territorio, il console C. Flaminio li ebbe a discrezione e tolse loro le armi. Ma, essendo ricorso a mezzi coercitivi per la mala fede che tenevano nel consegnarle, essi abbandonarono i loro villaggi e si ritirarono sul monte Augino⁷. Il console non esitò ad inseguirli; ma essi, disperdendosi di nuovo, disarmati in

⁵ Infatti quasi tutte le guerre contro i Liguri, combattute dai Romani prima e dopo il 187 a.C., hanno avuto come principali antagonisti gli Apuani.

⁶ Tito Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2.

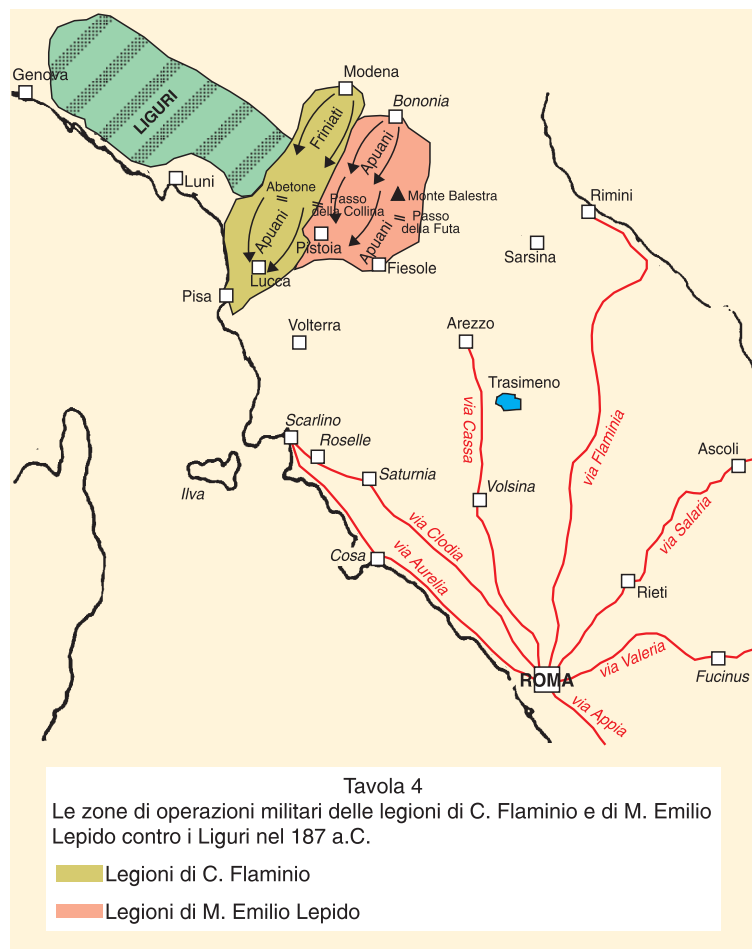
⁷ Questa montagna non è localizzabile in quanto nessun toponimo che possa derivare da tale nome esiste nell'Appennino modenese, reggiano o bolognese.

gran parte, fuggirono a precipizio in luoghi impervi, su rupi scoscese, inaccessibili al nemico. Di là passarono oltre l'Appennino. Quanti erano rimasti nell'accampamento furono circondati e sopraffatti. Le legioni poi furono condotte al di là dell'Appennino. I Liguri per un po' di tempo riuscirono a sostenersi data l'altezza del monte che avevano occupato, ma ben presto, vennero alla resa. Fatta con maggiore diligenza la ricerca delle armi, ne furono tutti privati".

E' intuibile che i due consoli abbiano riunito le loro legioni nel territorio bolognese⁸ e da questa recente colonia latina siano partiti su due fronti paralleli: M. Emilio Lepido verso l'Appennino bolognese, C. Flaminio nel territorio modenese e reggiano. Essendo oggi monte Augino assolutamente sconosciuto, non risultano precisabili gli esatti spostamenti di C. Flaminio. Egli comunque inseguì i nemici in fuga che valicarono la dorsale appenninica. E' possibile siano finiti nella zona di Pavullo, Sestola, l'Abetone ed, oltre l'Appennino, nella fascia compresa fra Castelnuovo Garfagnana, Barga, Bagni di Lucca, S. Marcello Pistoiese.

Il console, poi, trasferì le legioni oltre l'Appennino cercando di catturare i Friniati, dispersi fra le valli toscane, senza però riuscire a farli tutti prigionieri. Vedremo infatti che M. Emilio Lepido dovrà completare l'opera di rastrellamento dei Friniati in fuga nel territorio toscano. A questo punto, il console Flaminio, che con le legioni era giunto nel versante occidentale dell'Appennino, discendendo in Toscana lungo le valli del Serchio, la Garfagnana e le valli pistoiesi, affrontò i Liguri Apuani, che in forze presidiavano quel territorio ed avevano compiuto scorrerie e saccheggi anche nelle campagne pisane.

Tito Livio prosegue⁹: "... in seguito la guerra fu rivolta contro i Liguri Apuani i quali avevano compiuto una devastazione tale nelle campagne pisane e bolognesi da rendere impossibile la coltura. Assoggettati anche questi, il console concluse la pace con le popolazioni limitrofe".



Caio Flaminio quindi, conclusa la sua spedizione sconfiggendo anche gli Apuani sul territorio toscano, riportò la pace in quei luoghi. Poi riattraversò l'Appennino ritornando a Bologna, se è vero che, dopo un periodo di riposo, iniziò la costruzione di una strada da Bologna ad Arezzo.

5 - Le battaglie di Marco Emilio Lepido

Riteniamo molto probabile che M. Emilio Lepido abbia riunito le sue truppe a Bologna e da qui abbia sferrato l'assalto a quei Liguri Apuani che avevano occupato l'Appennino in

⁸ Vedremo poi che al termine di questa guerra i due consoli si sono ritrovati molto probabilmente a Bologna.

⁹ Tito Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2: citando le campagne pisane e bolognesi, Livio evidentemente intendeva indicare i limiti estremi dell'ampia fascia di territorio compreso fra le due città più importanti in quell'epoca, ove gli Apuani avevano fatto saccheggi. Il fatto poi che non abbia ricordato la campagna di Fiesole può significare che nei dintorni di quella città non erano avvenute scorrerie perché presidiata saldamente da guarnigioni romane.

corrispondenza dell'alta valle dei torrenti Savena, Setta e del fiume Reno. Saccheggiato e devastato il territorio bolognese¹⁰, i Liguri non possono che essersi ritirati verso il passo della Collina, seguendo la valle del Reno e verso il passo della Futa, probabilmente lungo l'antichissima pista esistente da Bologna al Mugello, sul crinale alla sinistra del torrente Savena. Poi, inseguiti oltre questi valichi, nelle valli pistoiesi e nella valle del Mugello, il console sottomise sia gli Apuani che i Friniati sfuggiti a Flaminio pacificando quel territorio (allora abitato dai Liguri).

Per localizzare le battaglie di M. Emilio Lepido, torniamo a Livio: "... *L'altro console, M. Emilio, saccheggiò e diede alle fiamme il territorio dei Liguri, i loro villaggi che erano nelle campagne e nelle vallate, i cui abitanti si erano portati sul monte Balestra e sul monte Suismonzio*¹¹. *Rivoltosi poi a quelli che occupavano le alture, li provocò prima con leggeri attacchi, li costrinse a discendere al piano e li vinse in battaglia regolare: nel corso di essa fece voto di un tempio a Diana. Compiuta l'opera di sottomissione al di qua dell'Appennino, Emilio mosse all'attacco di quelli che erano al di là dei monti - fra i quali si trovavano anche Friniati Liguri che C. Flaminio non aveva raggiunto - sottomise tutti quanti, li spogliò delle armi e li obbligò a discendere in massa dai monti nella pianura. Pacificata la Liguria condusse l'esercito nel paese dei Galli*".

I capisaldi della nostra interpretazione sono due:

- 1) il monte Balestra, luogo di fuga e difesa degli Apuani, compare nella cartografia attuale col nome di monte Bastione, ma nei secoli scorsi veniva indicato come monte Balestra. Si trova al confine tosco-emiliano sul crinale di ascesa al valico appenninico, 8,5 chilometri a nord del passo della Futa, nel dislivello fra Setta e Savena, fra i Comuni di S. Benedetto Val di Sambro e Firenze. L'antico toponimo è rimasto col nome di "Pian di Balestra" ad una zona pianeggiante in prossimità della sua vetta¹². Non è stata mai localizzata, invece, la montagna che Livio denomina "Suismontium" e che dovrebbe trovarsi vicino a monte Balestra, secondo rifugio dei Liguri scampati al medesimo attacco di M. Emilio Lepido.
- 2) Dalla precisazione di Livio che M. Emilio Lepido, "*compiuta l'opera di sottomissione al di qua dell'Appennino, mosse all'attacco di quelli che erano al di là dei monti, fra i quali si trovavano anche Liguri Friniati che C. Flaminio non aveva raggiunto*" si può dedurre che:
 - a) risulta confermata la localizzazione da noi fatta del monte Balestra; esso si trova nel territorio da lui occupato al di qua dell'Appennino, cioè nel versante bolognese;
 - b) soltanto dopo questa conquista si è "*mosso all'attacco di quelli (Apuani e Mucelli) che erano al di là dei monti*" cioè al di là del passo della Futa, nella valle del Mugello ed al di là del passo della Collina nelle valli pistoiesi, ove probabilmente si

¹⁰ Tito Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2: "... in seguito la guerra fu rivolta contro i Liguri Apuani, i quali avevano compiuto una devastazione tale nelle campagne pisane e bolognesi da rendere impossibile la coltura".

¹¹ Tito Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2 "... M. Aemilius, alter consul agros Ligurum, vicisque qui in campis aut vallibus erant ipsis montes duos Ballistam Suismontiumque tenentibus deussit depopulatusque est...".

¹² Non condividiamo l'ipotesi formulata da alcuni storici contemporanei che localizzano nell'Appennino reggiano, al confine con l'attuale Liguria, il monte Balestra citato da Livio in queste circostanze di guerra. Qui Livio si riferisce alla battaglia svoltasi nel 187 a.C. contro gli Apuani che avevano fatto incursioni nel territorio bolognese; siamo quindi sull'Appennino tosco-emiliano e non in quello emiliano-ligure. Nel contesto di queste battaglie abbiamo visto che è stato l'altro console (C. Flaminio) a portarsi nel territorio modenese e reggiano per sconfiggere i Friniati; se Livio avesse citato il monte Balestra in occasione delle battaglie sostenute da C. Flaminio, si potrebbe ipotizzare che, inseguendo i Friniati in fuga sulle montagne reggiane e liguri, avesse raggiunto quel monte Balestra citato da Livio in un altro contesto bellico. Nel libro XL, paragr. 41 infatti Livio ricorda, sempre a proposito delle guerre contro i Liguri, un monte "Ballistam" che alcuni localizzano alle sorgenti del fiume Secchia, vicino al passo del Cerreto, in confine con l'attuale Liguria; questi avvenimenti si svolgono, però nel 180 a.C., in un contesto temporale, territoriale e bellico che nulla ha a che fare con le battaglie di M. Emilio Lepido. Sono infatti i consoli A. Postumio e Q. Fulvio che operano contro i Liguri a nord del fiume Magra; Livio racconta che il primo occupò i monti Ballistam e Leto, sbarrando la strada ai nemici e prendendoli per fame; è evidente che questo monte Ballistam non può essere lo stesso ricordato da Livio nelle guerre di sette anni prima, tanto più che quello era citato assieme al monte Suismontium e questo assieme al monte Leto. Appare corretto, quindi, presumere che fossero due rilievi aventi lo stesso nome, ma situati in località diverse.

erano rifugiati i Liguri Friniati sfuggiti a Flaminio, che aveva rastrellato la regione contigua.

Tito Livio termina precisando che Marco Emilio Lepido “*sottomise tutti quanti*”, cioè Apuani, Mucelli, verosimilmente alleati con gli Apuani, e i superstiti delle tribù friniate. Poi, “*pacificata la Liguria*¹³ *condusse l'esercito nel paese dei Galli*”, cioè ritornò a Bologna.

Riassumendo, le legioni dei due consoli si incontrarono a Bologna iniziando la guerra contro i Liguri su due fronti contigui e nella stessa direzione: C. Flaminio nelle valli e sugli Appennini modenesi contro i Friniati e M. Emilio Lepido, stando alla sua sinistra, nelle valli e sugli Appennini bolognesi contro gli Apuani.

Entrambi poi hanno proseguito l'offensiva oltre l'Appennino sulle direttrici di rispettiva competenza e dopo avere pacificato quei territori tornarono, vittoriosi, a Bologna.

Così portata a termine la fase bellica del mandato ricevuto dal Senato, i consoli dovevano anche consolidare la vittoria su quei territori, costruendo due strade che potessero costituire un duraturo monito di Roma contro il pericolo di ulteriori scorrerie dei Liguri, ancora bellicosi nelle province di confine.

Per altri venti anni, infatti, i Romani dovettero combatterli e per sottomettere completamente i Liguri Apuani fu necessario, nel 180 a.C., ricorrere alla loro deportazione in massa¹⁴.

6 - Caio Flaminio costruisce la strada transappenninica Bologna-Arezzo

Il console C. Flaminio, dopo aver sconfitto prima i Liguri Friniati sull'Appennino modenese, poi i Liguri Apuani al di là dell'Appennino, pacificato il territorio, ritornò a Bologna ove si ricongiunse con le legioni di M. Emilio Lepido¹⁵. A questo punto Livio aggiunge¹⁶: “*... E poiché ogni preoccupazione di guerra era ormai bandita da tutta la provincia, per non lasciare in ozio i soldati, fece costruire una strada da Bologna ad Arezzo*”.

Questa è l'unica citazione della costruzione della strada Bologna-Arezzo in tutta l'analitica latina. Questa unica menzione della strada e la sua probabile, breve utilizzazione, hanno fatto cadere in errore, fin da quei tempi, lo storico Strabone (nato in Grecia nel 64 a.C. e vissuto a Roma all'epoca di Augusto¹⁷), che non solo l'ha ignorata, ma, confondendo il padre Gaio Flaminio con il figlio Caio Flaminio, attribuì al figlio la costruzione della strada Flaminia fra Roma e Rimini, costruita invece nel 220 a.C. dal padre Gaio, morto poi nella battaglia del Trasimeno contro Annibale nel 217 a.C..

L'evidente errore di Strabone fece sorgere un conflitto interpretativo fra gli studiosi, tanto che è stato motivo di contesa anche alla fine del XVIII secolo, quando lo storico bolognese Ludovico Savioli¹⁸, ha ricordato questa divergenza ribadendo che Caio Flaminio doveva aver costruito una strada di

¹³ Qui Tito Livio intende riferirsi a quelle valli toscane che aveva occupato M. Emilio Lepido e che in quel tempo erano comprese nella Liguria.

¹⁴ Tito Livio: op cit., libro XL, paragr. 38: “*I Liguri, prima che i consoli arrivassero, non si aspettavano affatto di dover aprire le ostilità e, colti di sorpresa, si arresero in circa dodicimila. Cornelio e Bebio, dopo aver sentito l'orientamento del Senato tramite lettere, decisero di farli scendere dalle montagne nella pianura, molto lontani dalle loro sedi, per intercludere loro ogni prospettiva di ritorno; era loro convincimento che quello era l'unico modo per fare terminare la situazione di conflittualità nel territorio dei Liguri. I Romani possedevano una porzione di agro pubblico in territorio sannita che era appartenuto ai Taurasini. Era lì che volevano trasferire i Liguri Apuani e a questo scopo bandirono un editto che li obbligava a scendere dai monti con le mogli ed i figli portando con sé ogni loro bene... (omissis). Furono trasferite, a spese dello Stato circa quarantamila persone, tenuto conto anche delle donne e dei figli...*”.

¹⁵ Dal racconto di Livio è intuibile che ci sia stata questa ricongiunzione sul territorio bolognese: infatti Flaminio ha iniziato la costruzione della strada partendo da Bologna e, per quanto riguarda M.Emilio Lepido, Livio dice espressamente che è ritornato nel paese dei Galli.

¹⁶ T. Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2.

¹⁷ Strabone: “*Geografia*”; “*L'Italia*”, libro V, paragr. 11: “*... Marco Emilio Lepido e Gaio Flaminio furono infatti colleghi di consolato. Dopo avere debellato i Liguri, il secondo costruì la via Flaminia da Roma, attraverso la Tirrenia e l'Umbria, fino ai dintorni di Ariminum...*”.

¹⁸ Ludovico Savioli è nato nel 1729 e morto nel 1804.

collegamento dall'Etruria a Bologna, sul territorio dei Liguri Apuani da lui sconfitti¹⁹.

In proposito non crediamo che la motivazione che indusse Caio Flaminio alla costruzione della strada sia stata l'opportunità di impegnare le truppe in un lavoro duro per sottrarle all'ozio. Già abbiamo ricordato come fosse nella mentalità dei Romani costruire strade attraverso i territori conquistati, come le scorrerie dei Liguri si ripetessero da anni sulle stesse zone e come il Senato avesse deciso di tenere definitivamente sotto controllo quelle province ormai colonizzate.

E' stata dunque questa primaria esigenza a spingere C. Flaminio, su ordine del Senato, a costruire la strada. Che poi quest'opera facesse parte di un piano strategico organico è dimostrato anche dalla contemporanea costruzione della via Emilia da parte di M. Emilio Lepido.

Appare altresì doveroso precisare che C. Flaminio può avere soltanto iniziato la costruzione, perché il tempo a sua disposizione in questo primo consolato era proprio assai ridotto.

La ricostruzione dei suoi movimenti nel 187 a.C. ci suggerisce questa cronologia:

- febbraio: eletto console;
- marzo-aprile: concentrazione dell'esercito vicino a Bologna e preparativi bellici;
- maggio-giugno: battaglie contro i Friniati;
- luglio-agosto: battaglie contro gli Apuani in Etruria;
- settembre: rientro a Bologna e periodo di riposo;
- ottobre: inizio lavori di costruzione della strada;
- dicembre: scadenza dell'incarico consolare.

La lunghezza del percorso (180 Km. circa) e le contingenti difficoltà logistiche per la costruzione della strada sull'Appennino, anche ad alta quota, fanno ritenere che le squadre dei legionari e dei prigionieri abbia-

no lavorato per almeno alcuni anni²⁰. Si ha conferma indiretta di questo impegno pluriennale negli avvenimenti dell'anno seguente. Livio precisa²¹ che i due consoli nominati per l'anno 186 a.C., e cioè Quinto Marcio e Spurio Postumio: *"presero in consegna l'esercito che l'anno precedente era stato agli ordini dei consoli C. Flaminio e Marco Emilio Lepido; sulla base di un senatoconsulto ricevettero disposizione di arruolare due nuove legioni... (omissis)... una volta portate a termine le inchieste²² partì per primo Quinto Marcio per raggiungere il territorio dei Liguri Apuani"*.

L'arruolamento di due nuove legioni era necessario per ricostituire la forza dopo le perdite umane subite nelle guerre condotte da C. Flaminio e M. Emilio Lepido, ma anche probabilmente per rimpiazzare i soldati impegnati nella costruzione di quelle due strade appena iniziate. I legionari dovevano infatti dirigere i lavori, ma anche presidiare militarmente i cantieri, onde evitare la fuga dei prigionieri impiegati nelle opere e, nello stesso tempo, difendere il territorio da eventuali attacchi di Liguri non ancora debellati completamente.

7 - Marco Emilio Lepido costruisce la strada da Piacenza a Rimini (via Emilia)

Livio conclude la descrizione delle guerre romano-liguri dell'anno 187 a.C. con queste parole²³: *"... pacificata la Liguria (M. Emilio Lepido) condusse l'esercito nel paese dei Galli e vi fece costruire la strada da Piacenza a Rimini per unirla con la via Flaminia. Nell'ultimo combattimento svolto in campo aperto con i Liguri, fece voto di un tempio a Giunone Regina. Questa fu la campagna militare condotta in quell'anno nella Liguria..."*.

¹⁹ Ludovico Savioli: "Annali bolognesi dall'anno di Roma 363 al 1274", pag. 18: *"Resta dunque a pronunziarsi che Strabone errasse in quanto non convenne con Livio. E so bene essere revocata in dubbio dai difensori di Strabone la via da Bologna ad Arezzo accennata da Livio, ma una via per la quale potessero i Romani comunicare brevemente dall'Etruria col bolognese per mezzo ai vinti Apuani era pressoché necessaria"*.

²⁰ I lavori sono stati comunque impegnativi nonostante che, come vedremo in seguito, Flaminio molto probabilmente abbia soltanto migliorato ed allargato una strada già esistente da antichissimi tempi.

²¹ T. Livio: op. cit., libro XXXIX, parafr. 20.

²² Si trattava delle inchieste riguardanti i baccanali.

²³ T. Livio: op. cit., libro XXXIX, parafr. 2.

Emilio Lepido, dunque, completò la costruzione delle strade sui territori pacificati, collegando finalmente l'antica colonia di Piacenza (fondata già nel 218 a.C.) a Rimini; da qui si poteva raggiungere Roma attraverso la Flaminia già esistente. Veniva così consolidato il dominio definitivo sulla Gallia Cisalpina.

Se è vero che M. Emilio Lepido scelse il tracciato ed iniziò la costruzione di questa grande arteria, ricordata con il suo nome (via Emilia), è altrettanto vero che occorsero molti anni per ultimarla, pare fino al 175 a.C.. Del resto, dodici anni appaiono giustificati dalle opere di consolidamento nei territori paludosi, nonché dalla costruzione dei ponti sui numerosi fiumi e torrenti che scendono dalla dorsale appenninica.

Nel corso dei lavori di costruzione della strada, e proprio su questo asse viario, i Romani hanno poi fondato altre colonie:

- Parma e Modena (*Mutina*) nel 183 a.C., che furono le prime due colonie di cittadini romani;
- Reggio Emilia, durante il secondo consolato di M. Emilio Lepido, dal quale ha preso il nome (*Regium Lepidum*).

Poi, nel corso del II e I sec. a.C., tanti altri centri urbani sorsero su questa grande arteria e prosperarono tutti per i lucrosi traffici commerciali: Fidenza (*Fidentia*), Castelfranco Emilia (*Forum Gallorum*), Claterna, Imola (*Forum Cornelii*), Faenza (*Faventia*), che era già romana nel 225 a.C., Forlì (*Forum Livii*), Cesena (*Caesena*).

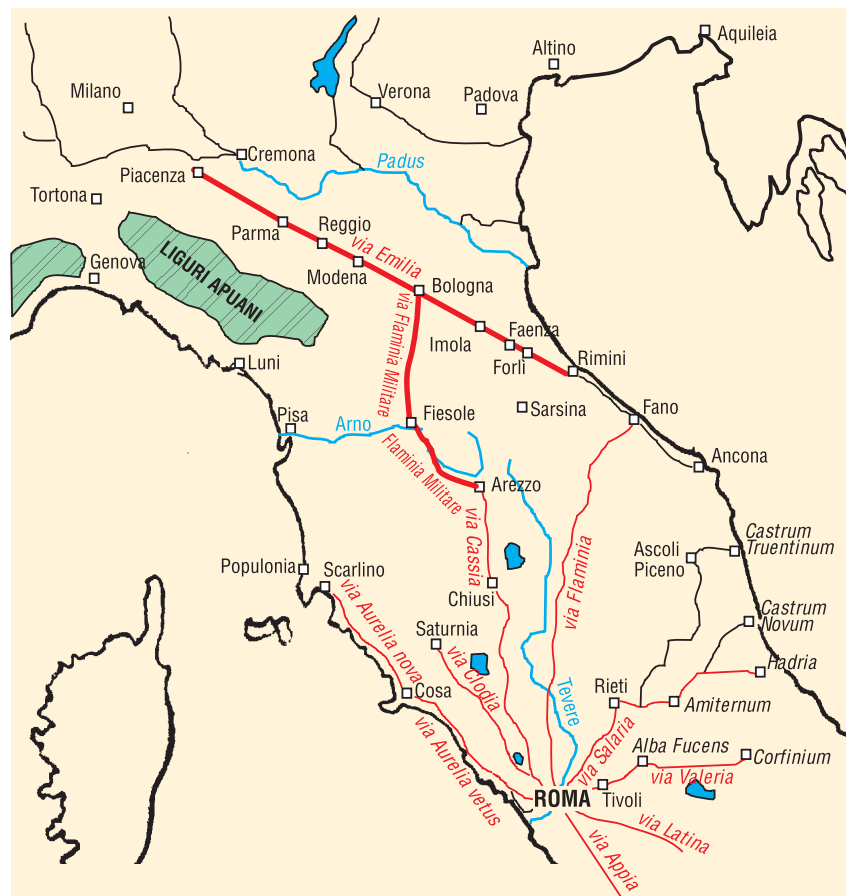


Tavola 5
Il dominio di Roma sull'Italia centro-settentrionale nel 180 a.C. e le strade più importanti esistenti.

PARTE SECONDA

IL CONDIZIONAMENTO DEI CORSI D'ACQUA E DEI CRINALI SULLA VIABILITA' APPENNINICA

INTRODUZIONE ALLA PARTE SECONDA

L'articolato ed esteso sistema viario moderno induce a non considerare, nei nostri spostamenti, la presenza di catene montuose e di corsi d'acqua, tutti superati oggi da imponenti opere d'ingegneria. Soltanto raramente avvertiamo la forza della natura, quando provoca interruzioni ai collegamenti per estese alluvioni, improvvise frane o rilevanti nevicate¹.

Nell'antichità, invece, il viaggiatore incontrava parecchie difficoltà negli spostamenti, in particolare su itinerari montuosi ove frane o corsi d'acqua potevano costituire ostacoli insormontabili.

Per questo erano preferiti i percorsi di crinale, che meglio si sottraevano ai rischi di frane e slavine, evitavano attraversamenti di corsi d'acqua, ed offrivano, invece, il vantaggio di agevolare l'orientamento e di abbreviare il percorso².

Ciò avveniva, logicamente, quando il crinale era orientato nella direzione voluta. Altrimenti l'uomo doveva affrontare percorsi alternativi sfruttando le opportunità che la natura offriva, senza mai opporsi ad essa e cercando sempre la via più breve e più facile.

Spesso si imponevano lunghe deviazioni, alle volte per superare ostacoli naturali, altre

per evitare il territorio di comunità ostili od esosi pedaggi.

Questi problemi hanno afflitto per secoli i viaggiatori che procedevano a piedi o a cavallo (e più spesso col mulo). Mai, infatti, dalla caduta dell'Impero romano al 1762³, i collegamenti da Bologna a Firenze attraverso l'Appennino sono avvenuti con carrozze, carri o calessi⁴.

Prima di affrontare la nostra ricerca abbiamo studiato la configurazione idrogeologica del versante appenninico bolognese soffermandoci sui problemi della viabilità dei secoli scorsi, per renderci conto anche di quanto fosse diversa dalla situazione attuale.

Abbiamo inoltre individuato alcuni tracciati della viabilità medievale, "secondari" rispetto ad altri a lungo percorso, senza dimenticare i quattro valichi transappenninici, frequentati in epoche diverse per collegare il versante bolognese con quello fiorentino.

Di tutto ciò crediamo sia opportuno fare un preliminare cenno, perché è meditando su queste realtà che si percepiscono le precarie condizioni della viabilità transappenninica nel Medioevo e si comprende come l'imponente impianto stradale, da noi portato alla luce, non possa attribuirsi a questa epoca.

¹ Si pensi alla totale interruzione della circolazione sull'autostrada Bologna-Firenze, provocata, alle volte, da nevicate e tratti ghiacciati.

² Quando un tracciato si snoda sul fianco di una montagna, è sempre più lungo di quello che percorre la sommità del crinale (purché privo di eccessivi rilievi) anche se parallelo ad essa, perché deve seguire necessariamente l'andamento curvilineo delle pendici.

³ Nell'anno 1762 è stata aperta la prima strada carrozzabile da Bologna a Firenze attraverso il passo della Raticosa e della Futa.

⁴ A tal proposito Arturo Palmieri ("La montagna bolognese del Medio Evo" Arnaldo Forni Editore, 1981, pag. 326-327) ha ricordato: "Ma il trasporto delle cose e delle persone veniva effettuato esclusivamente a mezzo di bestie da soma (omissis). Il viaggiare con carrozze non era in uso nemmeno al tempo in cui Girolamo Ranuzzi (1870) dettò norme per l'esercizio dell'azienda termale di Porretta. Queste norme fissano per il trasporto delle persone prezzi che si riferiscono esclusivamente a cavalli a sella e portantine.

CAPITOLO IV

IL VENTAGLIO IDROGRAFICO DEL VERSANTE APPENNINICO BOLOGNESE HA CREATO SECOLARI OSTACOLI ALLA VIABILITA'

1 - I corsi d'acqua.

2 - La secolare difficoltà di attraversamento dei torrenti e dei fiumi ed i disastri causati dalle acque.

1 - I corsi d'acqua

Se osserviamo una carta fisica dell'Appennino tosco-emiliano vediamo che dalla gioiata, comprendente il massiccio montuoso della Futa, il Sasso di Castro, m. Freddi, m. Oggioli e m. Canda, si dirama una serie di fiumi e torrenti che, con un percorso più o meno breve "a ventaglio", raggiungono la Pianura Padana¹.

Dal valico della Futa hanno origine i due maggiori corsi d'acqua: ad ovest il Gambellato e ad est il Santerno.

Il torrente Gambellato, congiungendosi all'altezza di Castiglion dei Pepoli col Setta, confluisce, a Sasso Marconi, nel Reno che, superato Casalecchio, interseca dopo pochi chilometri la via Emilia. Il corso di questo primo torrente, seppur breve, raccoglie le acque di un ampio vallone coronato da una serie di cime che, iniziando col m. Bastione ad est, proseguendo in direzione sud con il m. Luario, il Poggiaccio e Poggio Castelluccio fino alla Futa ed infine volgendo ad ovest col Poggio della Mandria, fanno tutte da spartiacque fra il territorio bolognese e quello fiorentino.

Dal lato est della Futa nasce, invece, il Santerno. Anche questo fiume raccoglie le acque di un ampio bacino chiuso da un cerchio di monti che, nella direzione nord-sud, va dal

Gioigo di Scarperia (882 m. s.l.m.) ai Tre Poggioli (966 mt. s.l.m.) con un diametro in linea d'aria di circa 15 km; sull'asse est-ovest va dal m. Banditacce (1202 m. s.l.m.) al monte del Fabbro (986 m. s.l.m.); anche su questa linea il diametro è di circa 15 km. Quindi l'alto bacino del Santerno, in corrispondenza di Firenzuola, è di quasi 180 km quadrati con una consistente portata d'acqua anche nel periodo estivo, per i numerosi ruscelli che lo alimentano. A differenza degli altri fiumi e torrenti, che scendono dallo spartiacque appenninico verso nord, nord-est, il Santerno scende rapido giù da Castro S. Martino e Cornacchiaia fino alla confluenza del torrente Rovigo, in direzione est per piegare, poi, anch'esso verso nord-est. Superato il pianoro della caratteristica cittadina di Firenzuola², i suoi meandri si incassano e l'erosione delle acque ha messo in luce spettacolari spessori di arenarie alternate a strati di marne; le acque poi si ingrossano col confluire di due maggiori torrenti: il Rovigo sulla destra e, più a valle, il Diaterna sulla sinistra. Dopo un percorso di una trentina di chilometri il Santerno bagna Castel del Rio. Passato questo bellissimo paese³ la vallata gradatamente si allarga ed alle scoscese pendici, quasi verticali, succedono fianchi meno aspri; dalle cime aguzze dei monti il Santerno cala giù alla collina fino alla

¹ Alcuni studiosi dell'Appennino, descrivendo questi corsi d'acqua hanno impropriamente scritto che essi scendono a "pettine".

² In questa posizione la valle è ampia e pianeggiante tanto che, nei tempi antichi, le acque, non ancora regimentate, straripando, hanno formato estese paludi come è tramandato nei racconti locali, con conseguente difficoltà di attraversamento.

³ Che fu Signoria degli Alidosi.



L'orografia del versante appenninico bolognese evidenzia un crinale diretto da Bologna al passo della Futa dal quale nasce il Santerno. Questo fiume scorre in un ampio bacino con orientamento nord-est che interrompe gli altri crinali i quali, quindi, non raggiungono lo spartiacque tosko-emiliano.

pianura intersecando, a est di Imola, la via Emilia, dopo un percorso di quasi 60 km.

Dunque i corsi del Gambellato (poi Setta e Reno) e del Santerno, partendo da un unico vertice, formano i due lati di un ampio triangolo la cui base, lunga circa 40 km, si può idealmente ravvisare sull'asse Imola-Bologna (Borgo Panigale).

Dentro quest'area scende una serie di torrenti che, con un percorso più o meno breve, intersecano la via Emilia, linea di confine fra la pianura e il degradare dei monti.

Il maggiore di questi torrenti è il Savena che ha origine dal Poggio di Savena (1116 m. s.l.m.) vicino alla Futa e contende le acque al Santerno dalla cima del Sasso di Castro e al Gambellato, dalla vetta delle Banditacce. Le sue acque scendono dirette verso nord fino alla periferia di Bologna ed intersecano la via Emilia, nei pressi di S. Lazzaro di Savena dopo circa 46 km; esse scorrono in fondo ad una valle angusta e, perciò, scoscesi sono i fianchi dei monti che la delimitano. A valle di Monterumici si è formato un ulteriore restringimento, le cosiddette "Gole di Scascoli"; non meno angusto è il suo corso all'altezza di m. Adone, fra m. Castellazzo e Livergnano. Queste impervie sponde hanno impedito, fin dai tempi antichi, un percorso stradale di fondovalle costringendo la viabilità a correre sui crinali vicini⁴. Soprattutto quello che si snoda alla sua sinistra è stato frequentato in ogni epoca, come ricorderemo nei prossimi capitoli.

Presso la statale n. 65 della Futa, a sud est di Loiano, a quota 800 m. s.l.m., nasce il torrente Zena, le cui acque hanno un percorso tortuoso, in una valle angusta, chiusa fra i monti di Livergnano ed il Monte delle Formiche. Le strade che percorrono questa valle sono strette con frequenti tornanti e spesso danneggiate da frane. Il torrente Zena non raggiunge la via Emilia perché le sue acque si immettono nell'Idice, a Pizzocalvo.

Il fiume Idice nasce dal passo della Raticosa, alla confluenza della statale della Futa con la strada provinciale proveniente da Piancaldoli. Il crinale alla sua destra inizia

dalle pendici del m. Canda con terreni franosi, fino allo spartiacque col Sillaro e giù dai Tre Poggioli, Sasso della Mantescia, Spedaletto, tutte località sul confine con la Toscana. Fino ai Casoni di Romagna la collina, denudata da frane ed erosioni, mette in luce ofioliti, come il Sasso di S. Zenobi e della Mantescia. Sul versante di sinistra le arenarie del "Macigno di Monghidoro"⁵ offrono più resistenza agli agen-



Sasso di S. Zenobi (m 900 s.l.m.): di origine vulcanica (ofiolite) si trova 3 km a nord-est del passo della Raticosa.



Sasso della Mantescia (m 826 s.l.m.): pure esso di origine vulcanica, si trova all'inizio dello spartiacque fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro.

⁴ L'attuale strada di fondovalle del Savena è stata aperta al traffico nell'ultimo decennio di questo secolo, dopo cinquant'anni di contrasti e discussioni, di lavori iniziati e sospesi e rovinose piene, le quali - immancabilmente - ogni volta asportavano lunghi tratti di piano stradale, creando non pochi disagi alle popolazioni gravitanti in quest'area. Solo il deciso intervento dell'Amministrazione provinciale di Bologna ha permesso che, anche in questa parte di territorio, scorra oggi una comoda strada di fondovalle.

⁵ Questi strati di arenarie sono chiamati "macigni" e fanno parte di quel Flysch arenaceo-marnoso conosciuto in geologia col nome di: *formazione di Monghidoro* riferibile al paleocene-cretaceo risalente a circa settanta milioni di anni fa.

ti erosivi e il declivio è più scosceso e ripido. A Bisano, poi, la vallata si restringe e, sulla sinistra, m. Bibele, col famoso villaggio celtico sulla cima, sembra far da guardia alla valle dell'Idice e dello Zena. La valle si mantiene angusta fino oltre Mercatale, per aprirsi poi alla pianura. A Pizzocalvo riceve le acque del torrente Zena e, dopo un percorso di circa 40 km, attraversa la via Emilia.

Dalla cima di Castelvecchio, fra m. Calderolo e m. Armato, ha origine il torrente Quaderna. Breve è il suo percorso collinare e gran parte del suo bacino è calanchivo e franoso; attraversa la via Emilia fra le località di Maggio e Osteria Grande, dopo un percorso di 12 km.

Sulla vetta dei Tre Poggioli ha origine il torrente Sillaro, che, con direzione nord, nord-est, scende verso la pianura.

Il suo bacino è costituito da argille scagliose, frastagliate da dentellati calanchi corrosi dagli agenti atmosferici e da frane. La parte alta di questa valle è territorio fiorentino, col pittoresco paesino di Piancaldoli. Dopo un percorso di 35 km circa, il Sillaro interseca la via Emilia a Castel S. Pietro.



La strada inghiaia che si snoda sul crinale di spartiacque fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro, nel tratto a sud dei Casoni di Romagna, è costretta a seguire tortuosamente i frequenti cedimenti del terreno calanchivo su cui poggia, totalmente privo di alberi.

Il torrente Sallustra scorre fra il Sillaro e il Santerno, nasce dal monte La Pieve presso Gesso e la natura dei terreni del suo bacino non è dissimile da quella del vicino Sillaro; ha un percorso di circa 20 km dalle sorgenti alla via Emilia.

Questa succinta descrizione dei corsi d'acqua e dei crinali che scendono nel versante emiliano dalla grande dorsale appenninica, ci aiuta a comprendere che i più importanti fanno capo a due soli valichi, la Futa e la Raticosa; al primo il Gambellato, il Savena ed il Santerno; al secondo l'Idice ed il Sillaro.

Parallelamente corrono i corrispondenti crinali, che fanno capo anch'essi a questi valichi, ma con una fondamentale differenza: mentre al valico della Futa inizia già la graduale discesa verso il Mugello, al passo della Raticosa ciò non accade. Infatti, a meridione di esso, si apre l'ampia e profonda depressione di Firenzuola che costringe a scendere e risalire fino al passo del Gioigo per superare la dorsale appenninica.

2 - La secolare difficoltà di attraversamento dei torrenti e dei fiumi ed i disastri causati dalle acque

Tutti questi corsi d'acqua, alimentati da ruscelli, fossi e torrenti assumono, nei periodi di piogge intense, un aspetto minaccioso.

In tali concomitanze chi, lungo la via Emilia, attraversa i ponti sui fiumi ed i torrenti che scendono dall'Appennino può osservare le piene minacciose che invadono le sponde trascinando a valle grossi tronchi, cose di ogni genere e, alle volte, animali. Non è raro nemmeno leggere nelle cronache di persone sorprese nell'alveo del fiume da piene improvvise. Nel racconto degli avi, si ricordano uomini travolti e periti nel tentativo di guadagnare l'altra sponda, guadi rocamboleschi, salti da primati olimpici e salvataggi miracolosi, immortalati con epigrafi come quella posta in occasione dell'inaugurazione del ponte costruito all'Alberaccio, sotto Cornacchiaia:

“Quanti nel guado di questo fiume dai perigli delle

Acque per tanti anni hai salvato

Vergine Maria

Sul ponte l'anno MCMXIII costruito grati questo

Sacro ricordo posero perché sappiano le tue Grazie i nipoti”.

Il ponte sul torrente Diaterna, affluente di sinistra del Santerno, fu costruito nel settecento dal Granduca Leopoldo per intervento del Cardinale Martini, colpito dal numero di

incidenti ed annegamenti causati nel tentativo di guadare il torrente in piena⁶.

Alcune località del nostro Appennino portano ancora il nome di “guado” o traggono origine da questo nome come, ad esempio, Vado. Il guado è un tratto di fiume dove l'alveo si allarga, le acque corrono quasi in piano e l'acqua è meno profonda e veloce; ad esso facevano capo, sulle due sponde, viottoli e sentieri che conducevano a casolari e borgate. Quando vi fosse stata una fune tesa da una riva all'altra per appiglio, allora era un guado importante. Vi erano edifici vicinissimi al fiume ed altre costruzioni, come i mulini, i cui abitanti, nei periodi di secca, tenevano il guado sgombro da massi e riempivano i gorgi per permettere il passaggio anche agli animali da soma. Gli abitanti di questi luoghi possedevano lunghe scale a pioli alle quali legavano una fune nella cima e, dopo averla rizzata, la calavano, appoggiandola su qualche masso affiorante, consentendo l'attraversamento carponi e, una volta utilizzata, la recuperavano per non farla trascinare dalle acque.

Ma un guado non è un ponte e una strada, per quanto agevole sia il suo percorso, non può considerarsi una vera strada se sul fiume che deve attraversare non c'è un ponte. Più sicura del guado e dell'espedito della scala era la passerella, che ancora oggi si può trovare sui percorsi pedonali di montagna; è formata da due travi parallele stese da una sponda all'altra su rocce naturali o due spalle costruite, per lo più a secco con grossi massi e, sulle travi, una serie di tavole inchiodate e una fune che funge da parapetto; era ed è, comunque, un passaggio non adatto per gli animali.

Ponti che valicavano i fiumi se ne sono sempre costruiti, tutti o quasi in legno e sempre posti in passaggi di vitale importanza per i traffici locali. Il Guidotti⁷ ne fa un elenco; ma, trattandosi di ponti in legno, dopo breve

tempo sono andati in rovina, quasi sempre travolti dalle piene. Se un ponte era solido, magari costruito in muratura, allora perdurava, ma era soggetto ad ogni sorta di pedaggi e taglieggiamenti, come, ad esempio, quello sul Savena che, a fine '700, costava un *Paolo*⁸ per una sedia a due ruote⁹.

Le piogge con carattere di eccezionalità, sono sempre state, specie nei secoli passati, portatrici di disastri. Dai giornali dell'epoca si apprende della piena del 6 novembre 1864¹⁰: *“I rigagnoli si fecero fiumi irrompendo per ogni dove, trascinando a valle ponticelli, mulini, carbonaie e casolari”*. Quando le acque tracimano dall'alveo erodono le sponde, rompendo l'equilibrio fra la base ed il fianco della montagna, con conseguenti frane. Nella parte alta dei corsi d'acqua, dove la pendenza è maggiore, gran quantità di massi vengono trasportati a valle e, ruzzolando lungo il letto del fiume, incidono ancor più l'alveo col conseguente suo abbassamento.

Le abbondanti e continue piogge, che nel febbraio 1951 imperversarono su tutto l'Appennino tosco-emiliano e le conseguenti piene dei fiumi, crearono non pochi movimenti franosi con interruzione di strade e crolli di case. Uno tra i fenomeni più vistosi si verificò a Castel dell'Alpi; il letto del torrente Savena, all'altezza del paese, si abbassò di circa dieci metri per il perdurare della piena. Poco sotto la cima del monte dei Cucchi si misero in movimento oltre trenta milioni di metri cubi di materiale, con la conseguente ostruzione dell'alveo del Savena, che si alzò di 25 metri, originando il laghetto tuttora esistente. Non vi furono vittime, ma, alcune case, sparse sulle pendici del monte, un piccolo borgo, “La Carsa”, e il paese di Castel dell'Alpi, furono quasi interamente distrutti e dovettero essere abbandonati; anche la strada di collegamento col capoluogo rimase interrotta per un lungo periodo.

⁶ Dal libro “Firenzuola e il suo territorio” a cura di Pier Carlo Tagliaferri, Lalli editore, 1998.

⁷ Paolo Guidotti: “Quaderno culturale bolognese” n. 2; “*La casa della montagna bolognese*”. Atesa editore.

⁸ “*Paolo*”: moneta coniata dal Papa Paolo II (Alessandro Farnese 1534-1549)

⁹ Giovanni Casali: “*Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda*”. Arti grafiche Giorgi e Gambi, 1985, pag. 66.

¹⁰ Paolo Guidotti: “*Strade transappenniniche bolognesi*”. Editrice Clueb, Bologna 1991, pag. 289.

CAPITOLO V

IL CONDIZIONAMENTO DEI CORSI D'ACQUA E DEI CRINALI SULLA VIABILITA' MINORE E SECONDARIA

- 1 - La viabilità minore locale.
- 2 - La viabilità secondaria a medio percorso.
 - 2.1 - Il passo del Passeggere.
 - 2.1.1 - Dal Passeggere a Monghidoro.
 - 2.1.2 - Dal Passeggere al passo della Raticosa.
 - 2.1.3 - Dal Passeggere a Madonna dei Fornelli.
 - 2.2 - S. Ansano di Brento.
 - 2.3 - La strada di Montorio.

I corsi d'acqua hanno creato con la lenta, ma inesorabile erosione della crosta terrestre, le valli che hanno acquisito il nome del fiume che le percorre; di conseguenza anche le dorsali fra le opposte pendici si usa chiamarle, ad esempio, fra Setta e Savena, fra Savena e Idice e così via. In riferimento al territorio appenninico bolognese che ci interessa, queste dorsali si dipartono dal massiccio montuoso della Futa e, come penisole, si allungano a ventaglio degradando giù dai monti alla collina, fino alla pianura. Entro questi lembi di terra la viabilità è stata condizionata principalmente dai fiumi e torrenti che li separano. Oltre a questi altre cause, non meno importanti, hanno obbligato la già precaria viabilità antica a lunghi percorsi, per aggirare zone tormentate da calanchi e dirupi, come la fascia arenacea del Pliocene che taglia trasversalmente tutta l'area che, dalla valle del Reno, per Badolo, Monte Adone, Livergnano, Monte delle Formiche e Monterenzio, attraversa il Sillaro fino alle colline sul Sallustra. In queste aree il reticolo viario antico si fa più rado; i pochi passaggi esistenti sono angusti e rispecchiano le difficoltà derivanti dalla natura della zona.

1 - La viabilità minore locale

Nonostante questi ostacoli naturali l'uomo, nel corso di migliaia di anni, ha creato un reticolo viario, per lo più agibile ai pedoni ed agli animali e, per alcuni tratti, anche alle treggie¹. Questa viabilità locale esiste ancora; alcune mulattiere di ieri, oggi allargate e asfaltate, vanno da paese a paese e si intrecciano, attraversando fiumi e torrenti su solidi ponti con arcate in muratura. Vi è però un'altra viabilità "minore" seminasosta; si tratta di viottoli, sentieri e mulattiere che attraversano tuttora pascoli e boschi. Nei campi, una volta coltivati, il contadino che arava, ammucciava i sassi emergenti ai margini di questi viottoli, oggi coperti di rovi e spini e del tutto, o quasi, impraticabili. Nei pascoli, invece, questa viabilità era delimitata da siepi, in prevalenza di biancospino; anche in questi sentieri, ora non più frequentati, un groviglio di rami e rovi si è allungato dall'uno all'altro margine, chiudendo completamente il passaggio. Nel bosco, infine, specie nell'area ove impera il faggio e la quercia, queste piste sono incavate nel terreno, per il lungo passaggio di uomini ed animali e per l'erosione delle acque; oggi sono ancora percorribili per lunghi tratti a piedi.

¹ Erano queste rustici veicoli a slitta, costruiti con due tronchi di circa 15 cm di diametro, uniti alla cima, se al traino vi era un paio di buoi, paralleli se vi era un solo animale, quasi sempre un asino. Questi veicoli, se così si possono chiamare, slittando sulla carreggiata, riuscivano a transitare per stradicciole fangose piene di sassi e buche e superare anche notevoli pendenze.



Valle del Savena (Scascoli): esempio di “faglia” (rottura di strati geologici determinata da movimenti tettonici).



Valle del Savena (Trasasso): diversi spessori di strati di calcare.



Due tipiche mulattiere dell'alto Appennino: una manifesta evidenti segni di un rozzo lastricato posato in tempi antichi vicino ad una borgata allora abitata da molte famiglie.



L'altra è incavata rispetto al piano di campagna; per la mancanza di una pavimentazione il secolare transito di persone e di animali e le acque piovane hanno provocato un progressivo infossamento.

2 - La viabilità secondaria a medio percorso

A questa complessa ragnatela di viabilità se ne sovrappone un'altra molto più importante e, probabilmente, molto più antica, che definiamo comunque "secondaria". Ne fanno parte strade di medio percorso che hanno sempre una precisa direzione. Dov'è possibile, sono rettilinee e percorrono lo spartiacque con brevi deviazioni, cercando di evitare i fianchi franosi delle alture.

Descriviamo ora alcuni di questi percorsi dell'alto Appennino, forti dell'esperienza sul campo, avendoli seguiti più volte con lo scopo di individuare e risolvere i tanti misteri che si incontrano (ruderi di edifici, lastricati) e, soprattutto, con l'intento di scoprire ed individuare le mete che gli antichi, con l'apertura di queste mulattiere, volevano raggiungere.

Non di strade, ma di mulattiere, infatti, si deve parlare dopo la caduta dell'Impero romano. Arturo Palmieri così descrive questo decadimento²: *"Le strade romane avevano perduto nel Medio Evo la loro importanza e caddero anzi, segnatamente dal V al X secolo, nel più triste e rovinoso abbandono. Il disordine politico, lo scompiglio amministrativo, le guerre, i contrasti di razza e di religione, la mancanza di industrie e di commerci, tolsero ogni mezzo ed ogni occasione per la con-*

servazione delle strade. Delle vie romane non poté restare che la traccia. Le belle strade selciate scomparirono presto per larghissimi tratti e, con l'andar del tempo, per tutto il percorso. Rimasero semplici viottoli formati dal passaggio di cavalli e pedoni".



Pian di Balestra (agosto 1998): ancora oggi i boschi che coprono la dorsale appenninica da Pian di Balestra al passo della Futa sono incontaminati come nel Medioevo; per trasportare la legna fino alla più vicina strada carrozzabile vengono tuttora utilizzati robusti muli così come avveniva nei secoli scorsi.

² Arturo Palmieri: "La montagna bolognese nel Medio Evo", casa editrice Zanichelli, Bologna, 1929, pag. 322.

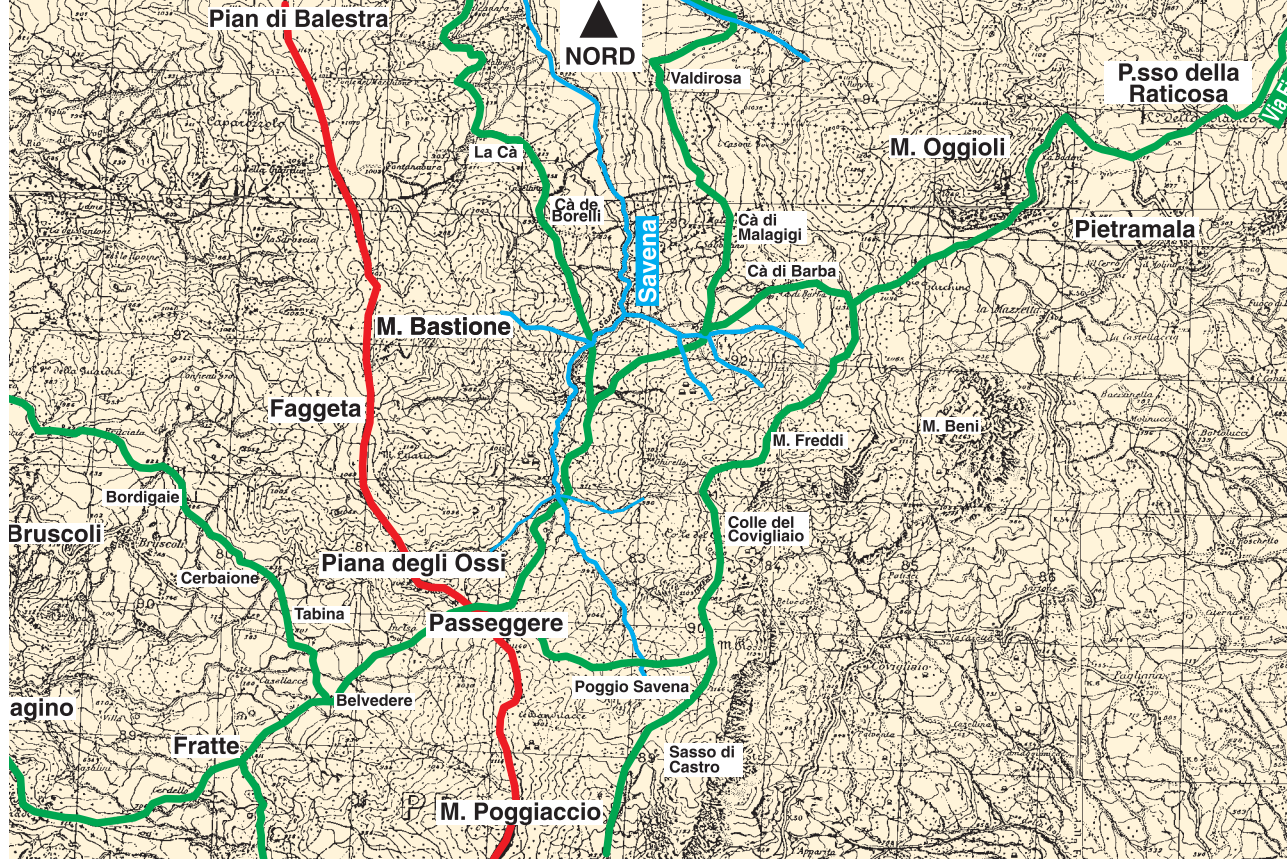


Tavola 6

— Il tracciato della strada transappenninica romana.

— I tracciati delle mulattiere medievali che fanno capo al Passeggere.

(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99)

2.1 - Il Passo del Passeggere

Un esempio di viabilità “secondaria” è quella che attraversa il passo del Passeggere, posto ad una altitudine di m. 1010 s.l.m. fra due monti: il Luario (m. 1140 s.l.m.) a nord e le Banditacce (m. 1202 s.l.m.) a sud. Esso non ha avuto l'onore di annoverare nelle cronache dei tempi passati il transito di personaggi insigni, né è stato considerato degno della pur minima menzione dagli studiosi di viabilità antica. Anche dopo le nostre recenti scoperte, ormai note, chi si è dedicato allo studio della viabilità appenninica non ha fatto alcun cenno a questo passo, né alla serie di “castellieri” liguri che, a nord e a sud del Passeggere, fanno da guardia al più antico itinerario per la Toscana.

Passeggere, da “passeggeria”; il suo nome non lascia dubbi: luogo di grande passaggio, ove si passa comodamente. Abbiamo detto all'inizio, esempio di viabilità “secondaria” tra

virgolette, ma molto secondaria non era questa località se è attraversata da una grande strada, che si snoda per decine di chilometri, tanto verso sud quanto verso nord³.

Non è, però, di questa grande strada che vogliamo parlare ora, ma di alcune mulattiere che attraversavano il passo del Passeggere⁴.

Esse avevano tutte direzione da sud-ovest a nord-est, giacché il loro fine era di collegare le popolazioni gravitanti nel bacino del Gambellato da Castiglion dei Pepoli fin verso la Romagna.

2.1.1 - Dal Passeggere a Monghidoro

Una delle più importanti di queste vie, ancora oggi percorribile, scende fino al torrente Savena, che supera nella parte alta, dove le acque sono divise in tre torrenti detti le “tre Savenelle”, di portata limitata e, quindi, facilmente guadabili anche in periodi di piene.

³ La Flaminia militare.

⁴ Esso è percorso oggi da allegre comitive di gitanti che vanno verso la Futa o al Santuario di Boccadirio, oppure a visitare il grande impianto di fornaci della vicina Piana degli Ossi. Siamo certi però che nei secoli passati chi attraversava questo quadrivio procedeva con passo svelto, guardingo e pauroso di incontrare bande di ladroni o malviventi d'ogni risma.

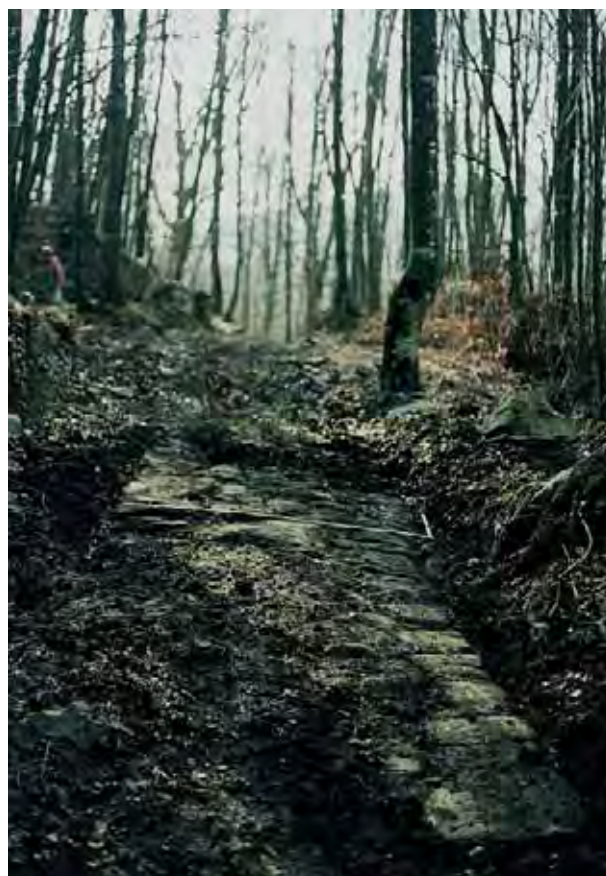
Chi attraversa questa località sull'asse est-ovest deve affrontare un vero e proprio valico, mentre chi percorre l'asse nord-sud viene a trovarsi in una sella.



Percorre poi le pendici di m.Freddi, sulla sponda destra del Savena, attraversando uno dei più rigogliosi boschi di tutto l'Appennino tosco-emiliano: querce maestose, plurisecolari, fanno da cornice a un paesaggio incantato dove radure, laghetti e piante si alternano a ruscelli dalle acque limpidissime, che con armonioso mormorio discendono il pendio della montagna.

Ruderi medievali testimoniano l'antica presenza, in questo territorio, di una numerosa comunità agricola. Fanno capo a questa area, in posizione dominante, i resti di un edificio tuttora chiamato la "Casa del Papa". La via, seppur stretta, è, a volte, incavata fra alti margini di terreno sostenuti da muri di pietroni a secco, indice di un lungo periodo di passaggio precedente la pavimentazione. Essa infatti, per la lunghezza di circa 700 metri, prima e dopo la succitata "Casa del Papa", è lastricata con pietre di arenaria con una tecnica costruttiva abbastanza curata; la carreggiata è larga m 1,60.

Sugli avvenimenti che hanno interessato il nostro Appennino nel corso dei secoli bui del Medioevo, non abbiamo trovato alcuna notizia di questa zona, né sulla lastricatura della strada, né sulla distruzione dei suoi edifici, avvenuta in modo violento, essendo ancora evidenti le tracce di incendi. La devastazione della zona fa pensare che sia stata opera di quella terribile Compagnia di ventura del



Resti della mulattiera lastricata larga m 1,60 alle falde di m. Freddi; questa strada proveniva dal Passeggere, attraversava il Savena alle sue sorgenti e si dirigeva verso est, biforcandosi per raggiungere sia il crinale di Monghidoro, che il passo della Raticosa e Piancaldoli (quest'ultimo tratto era chiamato via Fiamminga).



Il versante ovest del crinale in corrispondenza del paese di Bruscoli (al centro); nel punto più basso della dorsale, c'è il valico del Passeggere. La cima più alta è quella del Poggiaccio ed alla sua destra, Poggio Castelluccio. In primo piano l'isolato rilievo di Poggio Rocca ove si trovano ancora i resti del castello medievale di Bruscoli (sec. XII-XV).

Conte Lando che, nell'anno 1358, seminò tanti lutti e distruzioni, terrorizzando gli abitanti dei monti e lasciando, dove passava, solo ceneri e impiccati⁵. L'ipotesi trova in parte una convalida nei frammenti di ceramiche, estratti dalle macerie, databili circa a quel periodo.

Oltrepassato questo territorio distrutto, l'antica via, dopo circa 6 Km, raggiunge la dorsale fra il torrente Savena ed il fiume Idice, poco a sud di Monghidoro, in località Cà del Costa, attraversando Pian d'Ardole, Monte del Comune e Piamaggio. Da questo spartiacque l'occhio può vedere, ad ovest, meravigliosi tramonti sul m. Cimone ed il Corno alle Scale e, più vicino, gran parte della dorsale fra Setta e Savena; ad est il m. Canda e buona parte del crinale fra Idice e Sillaro, che va giù da Spedaletto ed i Casoni di Romagna, fino a Villa di Cassano.

Vogliamo ricordare la fortuna abitativa di questo crinale che attribuiamo alla stabilità dei suoi terreni, essendo quasi l'intero percorso, da Monghidoro fino a Pianoro, di for-

mazione arenacea, priva di quelle argille lavinose e instabili che sono frequenti sulle dorsali più ad est. Questa dorsale ha avuto problemi di viabilità per instabilità del terreno a



La mulattiera diretta verso est nei pressi del Passeggere; il secolare transito di pedoni ed animali ha infossato in modo evidente il piano stradale non pavimentato.

⁵ Stefano Casini: "Dizionario biografico, geografico, storico"; vol. 1, pag. 90. Il Conte Lando era Corrado Lando di Svevia o Corrado Virtinguer di Landau.



S. Ansano di Brento: l'antica chiesa prima della sua totale distruzione causata dai bombardamenti della guerra combattuta in questi luoghi nel 1944-45. (Collezioni d'arte e di documentazione storica della CARISBO).

sud di Monghidoro, soprattutto nel tratto Cà del Costa-Raticosa. Forse per questo motivo la via che faceva capo al Passeggere, avendo un percorso stabile ed agevole, era preferita da coloro che da Monghidoro volevano arrivare al passo della Futa.

2.1.2 - Dal Passeggere al passo della Raticosa

La più importante era senz'altro la mulattiera che dal Passeggere, attraverso il Colle del Covigliaio e M. Freddi, raggiungeva il passo della Raticosa. Da qui si apriva una vasta area servita da strade di crinale che scendevano a ventaglio fino alla via Emilia nel tratto compreso fra il corso del fiume Idice ed Imola⁶.

2.1.3 - Dal Passeggere a Madonna dei Fornelli

Altra mulattiera raggiungeva, dal Passeggere, Madonna dei Fornelli percorrendo le pendici alla sinistra del Savena, evitando le cime, innevate nel periodo invernale, dei monti Luario, Bastione e Monte dei Cucchi.

2.2 - S. Ansano di Brento

Un altro nodo stradale della viabilità "secondaria" si trovava nei pressi di quella che fu la chiesa di S. Ansano di Brento. Oggi, di questo antichissimo edificio, rimangono poche pietre coperte di rovi; gran parte dei conci squadrati sono stati asportati dopo la seconda guerra mondiale, e reimpiegati a Seascoli e Livergnano.

Distrutta durante la guerra 1944-45, S. Ansano è caduta nell'oblio. Significativo è l'accorato racconto che fa l'indimenticabile Luigi Fantini di una sua visita al luogo, dopo la distruzione, nell'estate del 1945⁷: *"della chiesa rimanevano alcuni tratti di muri perimetrali: scomparso il campanile e dell'antico oratorio di S. Ansano altro non rimaneva se non la piccola abside romanica."*

Dal tanto suggestivo piccolo cimitero erano scomparsi i cipressi ed ogni albero attiguo, mentre l'area del sacro recinto si era trasformata letteralmente in un avvalamento di crateri di bombe, con affioranti

⁶ Su questa strada confluiva poi, al Colle del Covigliaio, un'altra importante direttrice. Infatti chi valicava il passo della Futa per recarsi nel versante nord dell'Appennino e voleva evitare il passaggio sotto la rupe ad est del Sasso di Castro e il tracciato sotto al dirupo di m. Beni, poteva prendere, dalla borgata de La Traversa, la strada ad ovest del Sasso di Castro che, al Colle del Covigliaio, si ricongiungeva, poi, con quella proveniente dal Passeggere.

⁷ Luigi Fantini: "Antichi edifici della montagna bolognese"; vol. 2°, pag. 139.

frammenti di feretri dilaniati e ossami umani in promiscua confusione: mi allontanai dal luogo, inorridito, disgustato, amareggiato pensando che, purtroppo, tanta incosciente profanazione era opera di quel bipede verticale che la scienza ha classificato col roboante titolo di homo sapiens!”.

Nei resti della piccola abside romanica, alla quale accenna il Fantini, sono incorporati fra i conci, di ottima fattura, alcuni mattoni manubriati provenienti, molto probabilmente, da un edificio romano rovinato e distrutto nelle vicinanze.

L'antichità di questo edificio religioso è ricordata da Luigi Aureli in “Le Chiese Parrocchiali della Diocesi di Bologna” con queste parole: “Esisteva certamente questa Chiesa nei primi dell’era cristiana e molti autentici documenti lo attestano, e non ignorasi come di detta Chiesa e suo circondario facesse dono Agapito Primo sino dal cinquecento, distrutta come si disse l’antica Brento, a Teodoro Sedicesimo, Vescovo di Bologna, donazione confermata circa il 590 da Pelagio I e da Carlo Magno nel 771 (...)”⁸.

Nei secoli passati doveva essere comunque un centro di rilevante importanza.

S.Ansano era collegata fino a Pianoro Vecchio da una comoda strada tutta sulla sinistra del Savena, con lunghi tratti lastricati. Poi confluiva sul tracciato della strada romana di epoca imperiale portante nomi di *miliari*, come *None*, *Octò* e *Sesto*, che arrivava fino a Bologna⁹.

Poco a settentrione di questa pieve facevano capo quattro mulattiere importanti; la prima, ad ovest, per un’erta salita arrivava a Brento, la seconda seguiva verso sud il corso del Savena, poi s’inerpicava sulle pendici di Monterumici, fino a raggiungere la via di crinale. Le altre due guadavano¹⁰ il Savena a poche centinaia di metri l’una dall’altra; una più a valle raggiungeva Livergnano, l’altra saliva alla Guarda, m. Castellare, l’Anconella,



S.Ansano di Brento (gennaio 1999): i resti dell’abside della chiesa di S. Ansano. Franco Santi fotografa la nicchia nel cui interno è murato un mattone manubriato romano.



S.Ansano di Brento (gennaio 1999): sulla parete interna dei ruderi dell’abside della chiesa di S. Ansano è in evidenza un mattone manubriato romano incorporato nella nicchia, evidentemente ritrovato nelle vicinanze.

Loiano. Queste ultime, seppur bianche, sono ora carrozzabili.

⁸ Luigi Aureli: “Le Chiese Parrocchiali della Diocesi di Bologna, ritratte e descritte”; tipografia S. Tommaso d’Aquino, 1849 vol. III, parrocchia n. 69.

⁹ Del tracciato di questa strada romana parliamo dettagliatamente nel capitolo XXI.

¹⁰ Era questo guado il più importante del corso del Savena, nella sua parte collinare, guadabile tuttora anche con automobili e trattori. Qui le acque del Savena, per superare quell’imponente barriera pliocenica a valle, hanno rallentato la corsa depositando ciottoli e ghiaia e dividendosi in tanti rivoli, permettendo così il passaggio dall’una all’altra sponda per quasi tutto il periodo dell’anno.



S.Ansano di Brento (gennaio 1999): *l'antichissima strada che percorreva la sponda sinistra del Savena ancora oggi visibile circa un chilometro a nord dei ruderi della chiesa.*

Sulla riva destra del Savena, all'incrocio di queste strade, vi è il mulino di S. Ansano, oggi fatiscante edificio, coperto di rovi e sterpaglie, ma posto anch'esso in un crocicchio per necessità della sua industria.

2.3 - La strada di Montorio

Forse la strada più enigmatica, più misteriosa è quella per Montorio. Essa si diparte dalla strada di crinale che percorre la dorsale fra Setta e Savena, scende dal Monte dei Cucchi, tocca il paesino di Borgo, attraversa la provinciale Pian del Voglio-Rioveggio a Montefredente e percorre tutto il crinale fra Setta e Sambro; superato il paese di Montecacuto Vallese, raggiunge Montorio. Sotto Montorio, poco prima del fiume Setta, interseca la statale n. 325 per Castiglione dei Pepoli e scende nel fiume, attraversato il quale, tocca la località La Quercia, sale a S. Martino e Caprara e scende a Sperticano, di fronte alla necropoli etrusca di Misa a Marzabotto. Su questo tracciato non avanziamo alcuna congettura, ma ci limitiamo a ricordare che lungo questo itinerario sono state ritrovate diverse statuette di provenienza etrusca del V secolo a.C. ed il percorso ora descritto è inferiore a 30 chilometri su un terreno dei più stabili di tutto l'Appennino.

CAPITOLO VI

I QUATTRO VALICHI TRANSAPPENNINICI FREQUENTATI IN DIVERSE EPOCHE

- 1 - Montepiano.
- 2 - Giogo.
- 3 - Osteria Bruciata.
- 4 - Futa.

I passi dell'Appennino più vicini alla direttrice Bologna-Firenze sono quattro da ovest ad est: Montepiano, la Futa, l'Osteria Bruciata ed il Giogo di Scarperia. Essi raggiungono un'altezza che va dai 714 m s.l.m. di Montepiano ai 917 m s.l.m. dell'Osteria Bruciata.

Questi valichi, alternativamente, hanno fatto la storia della viabilità antica da quando l'uomo ha avuto necessità di superare la dorsale appenninica, vuoi per commerci o transumanze, vuoi per guerre od invasioni.

1 - Montepiano

E' il valico più occidentale dei quattro e collega Castiglione dei Pepoli con il versante toscano in direzione di Prato. Alle sue falde settentrionali si apre la valle del Setta, il cui alveo si insinua sui fianchi quasi perpendicolari delle montagne. Questo settore di valico non è adatto né per una via di fondo valle, né di crinale ed ha creato, fino agli ultimi decenni del secolo scorso, grandi difficoltà di collegamento fra Prato e Castiglione dei Pepoli; la mulattiera che lo attraversava era, infatti, una delle più impervie e disagiati. Basti pensare che, più a valle, fino a metà Ottocento, l'unico transito possibile da Castiglione dei Pepoli a Bologna era il greto del Setta, che si percorreva quando le acque lo permettevano¹. Ma un percorso lungo

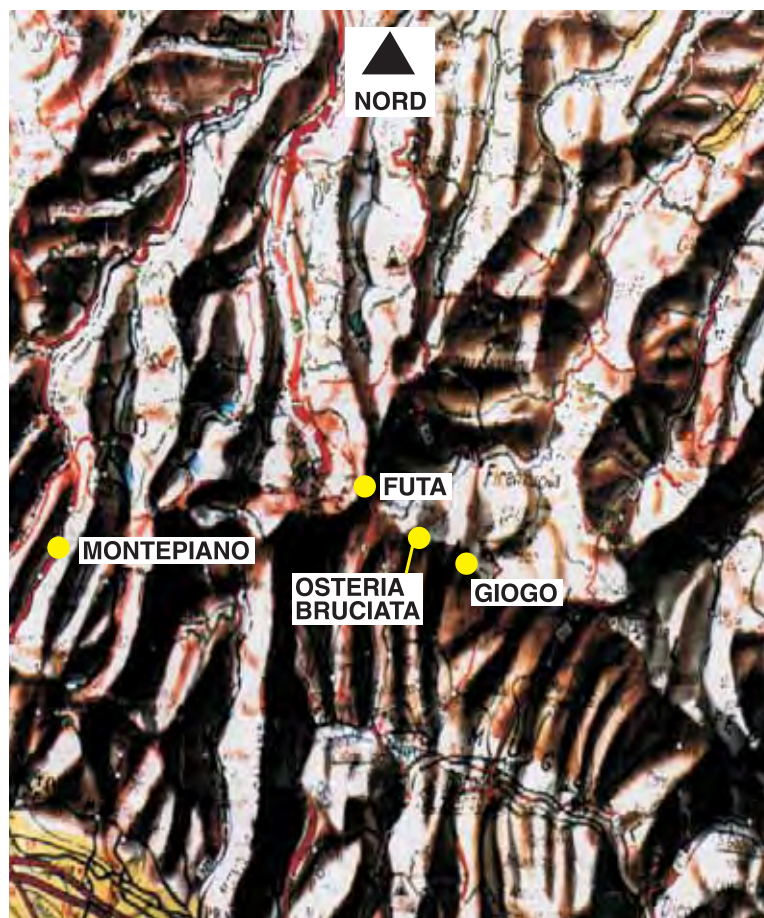


Tavola 7

I quattro valichi appenninici frequentati in diverse epoche.
Da ovest: Montepiano, Futa, Osteria Bruciata e Giogo di Scarperia.

¹ Paolo Guidotti: "Strade transappenniniche bolognesi dal millecento al primo novecento, Porrettana, Futa, Setta". Editore Clueb, Bologna, 1991. Volume documentatissimo su questo percorso.

il letto d'un torrente non è una strada. Una tale precaria situazione è ricordata da Paolo Guidotti² *"L'ingegner Mattioli, incaricato dal consorzio dei comuni gravitanti sulla vallata del Setta di studiare una strada Bologna-Castiglione afferma che dal Sasso a Castiglione e di là a Montepiano e S. Quirico non v'ha altra via che il letto del Setta fino alla confluenza dei torrenti (Setta e Brasimone) e quindi viottoli mulattieri fra gole ristrette, o al sommo di elevatissime serre"*.

Per raggiungere Castiglione dei Pepoli da Bologna, era consigliato addirittura un percorso che passava dall'attuale strada statale n. 65 della Futa (Pianoro, Loiano, Monghidoro, etc.) come è ricordato da G. Fontana che racconta una gita a Castiglione fatta pochi anni dopo il 1870³: *"La strada toscana della Futa era la strada per chi volesse raggiungere senza rompersi la schiena a cavalcioni di una cavalcatura sui sentieracci o su greti del fiume... Dalla Futa si arrivava a Castiglione per più sentieri: o per S. Giacomo, Baragazza o da prima della Futa scendendo a Piano e poi a Baragazza per salire, poi, a Castiglione. Questa fu la strada che fece nel 1711 il Capitano G. Antonio Cardì, inviato dal commissario dei feudi imperiali in Italia, ad ispezionare il feudo di Castiglione; questa fu la strada che fece anche il Cardinale Lambertini nel 1731"*.

Se nel XIX secolo la situazione della viabilità su queste direttrici transappenniniche era così precaria, si può ben immaginare come poteva essere nei secoli precedenti.

L'apertura della strada sul versante emiliano fu molto difficile per i profondi burroni ed i lavori durarono ben 30 anni per costruirne soltanto sei chilometri da Castiglione al confine toscano⁴. Sul versante opposto non fu molto più facile; la strada da Prato si mantiene nel fondovalle fino a S. Quirico, (m 278 s.l.m.) per portarsi poi, con una serie di tornanti e un lungo percorso, a volte a ritroso, fino a Montepiano (m

717 s.l.m.) attraverso il paesino di Sasseta, abbarbicato su un impervio costone.

2 - Giogo

Il passo del Giogo è il valico più orientale e divenne percorribile dopo che i Fiorentini iniziarono l'edificazione di Firenzuola (8 aprile 1332). Prima il sentiero doveva essere al limite del transito anche pedonale, se il comune di Firenze decise di aprire la strada Scarperia-Firenzuola⁵.

Ci limitiamo soltanto a fare due considerazioni più di ordine pratico che storico:

- la strada per il passo del Giogo fu aperta dai Fiorentini soltanto a scopo militare; tuttavia, essendo vicina all'asse diretto Bologna-Firenze e mantenuta anche nel tratto di valico, è stata, per secoli, l'unica via in qualche modo percorribile, sempre a piedi, però, o al massimo a dorso di mulo;

- i Fiorentini, avendo edificato Firenzuola sulla riva sinistra del Santerno per meglio dominare il territorio nemico, dovettero, senz'altro, costruire un ponte. Ma più volte il fiume deve averlo distrutto e trascinato a valle, se ancora nel 1751 la strada di Scarperia - Firenzuola era definita da una guida di viaggio *"cieca e rotta per piene del Santerno che occorreva passare a guazzo"*⁶.

Si deduce facilmente che questo valico, come quello di Montepiano, non rientra nella logica di un tracciato romano transappenninico. I Romani non sarebbero mai scesi dalla quota di m 968 s.l.m. del passo della Raticosa ai 400 m s.l.m. della piana paludosa di Firenzuola, affrontando l'attraversamento di un fiume a carattere torrentizio come il Santerno, per risalire alla quota di m 882 s.l.m. del passo del Giogo, senza ottenere alcun abbreviamento di percorso.

² Paolo Guidotti: op. cit., pag. 255.

³ Paolo Guidotti: op. cit., pag. 255. Brani che il Guidotti trae da A. Bignardi: "Una gita di cento anni fa (1875) a Castiglione" dai ricordi di G. Fontana, Parma 1975. Pompeo Mattioli, alcune considerazioni attorno alla nuova rotabile di Val di Setta, Parma 1865.

⁴ Paolo Guidotti: op. cit., pag. 305.

⁵ Non ci soffermiamo a raccontare le peripezie dei vari personaggi che hanno percorso questo valico nei secoli scorsi, fino all'apertura della postale della Futa nel 1762; sono state già descritte con diari romanzeschi e dovizia di particolari, dal Repetti, dallo Sterpos e dal Rombai.

⁶ Leonardo Rombai e Marco Sorelli: "Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda, Futa, Osteria Bruciata, Giogo"; pag. 42.

3 - Osteria Bruciata.

Il più convinto sostenitore di un passaggio medievale attraverso il valico dell'Osteria Bruciata è sicuramente Daniele Sterpos. A tal proposito, scrive:⁷ *“Di un'altra strada che attraversando le montagne fra Bologna e Firenze può aver servito a collegare le due città è stata riconosciuta l'esistenza nell'alto Medioevo: quella dall'alta conca del Santerno, dove oggi siede Firenzuola, alle rive della Sieve e dell'Arno. L'elemento fondamentale per la sua identificazione è dato da alcune pievi, esistenti con tutta probabilità assai avanti il mille. A Cornacchiaia sul Santerno e a Sant'Agata in Mugello, sorgono ancora due chiese plebane che secondo la tradizione si devono alla contessa Matilde (secolo XI), ma che rivelano una forma primitiva d'età notevolmente anteriore. Cornacchiaia e Sant'Agata stanno, rispettivamente da nord e da sud, ai piedi di un'alta gioiaccia: collegandole in linea d'aria si ha un segmento, perfettamente orientato secondo i predetti punti cardinali, che incontra la dorsale appenninica non lontano dal luogo in cui essa si deprime formando il passo dell'Osteria Bruciata. Che una strada abbia profittato di questo passo e che le due chiese plebane segnino nei due versanti il punto esatto in cui essa sboccava in zona relativamente piana è del tutto verosimile”*.

Fin qui la descrizione dello Sterpos sull'attraversamento del passo dell'Osteria Bruciata. Poi egli prosegue la descrizione dell'itinerario verso Bologna con queste parole⁸: *“Così da Cornacchiaia a Firenze, dal Santerno all'Arno si riesce a seguire un tracciato che ha molti caratteri della prima viabilità medievale, incominciando dalle forti pendenze. E' possibile fare altrettanto anche da Cornacchiaia a Bologna, ossia mostrare che quella descritta fu una parte “della più antica via bolognese” la più antica almeno per il medioevo? Per proseguire verso nord da Cornacchiaia entro l'alta valle del Santerno la via doveva toccare, secondo il Repetti ed il Niccolai, Le Valli e Pietramala: andamento logico, lo stesso della via bolognese dal trecento al settecento. Subito sopra Pietramala l'uscita della conca interna*

di Firenzuola è segnata dal corridoio della Radicosa; di là si protende in direzione di Bologna l'alto sprone tra Savena e Idice sul quale stanno oggi Monghidoro e Loiano”.

E' vero che per il viaggiatore che da Cornacchiaia voleva raggiungere Bologna, l'itinerario più breve era quello descritto dall'insigne studioso, ma non pare possa dirsi la stessa cosa per chi, giunto a Pietramala dal versante bolognese, voleva dirigersi nella valle del Mugello. L'altimetria delle località toccate dall'itinerario attraverso il passo dell'Osteria Bruciata, indica: Pietramala 851 m s.l.m., Cornacchiaia 473 m s.l.m., Osteria Bruciata 917 m s.l.m.. Valicando il passo della Futa, invece, il percorso è quasi pianeggiante: Pietramala 851 m s.l.m., Covigliaio 855 m s.l.m., Traversa 851 m s.l.m., la Futa 903 m s.l.m.. Sul primo tracciato si doveva affrontare, poi, il disagiato attraversamento del Santerno, se pur nella sua parte alta, oltre all'erto e tortuoso tratto da Cornacchiaia al passo dell'Osteria Bruciata.

Siamo propensi a credere che questo percorso da Pietramala all'Osteria Bruciata sia stato tenuto aperto al transito nel Medioevo dagli Ubaldini, feudatari di quel territorio, per comodità loro⁹, e poi utilizzato dai viandanti per valicare la dorsale appenninica in entrambi i sensi. Ed è fondato ritenere che il mancato utilizzo in quell'epoca del passo della Futa sia da attribuirsi ad un grave impedimento politico o geologico.

4 - Futa

Il passo della Futa si trova ad ovest dell'Osteria Bruciata ed a est di Montepiano e fa da spartiacque fra il torrente Gambellato ad occidente ed il fiume Santerno ad oriente.

Esso è collocato esattamente sull'ideale linea retta congiungente Bologna con Firenze, pressoché equidistante dalle due città. E' evidente quindi che il passo della Futa è venuto a trovarsi sempre sul percorso transappenninico più breve oltreché più comodo, per una casuale e favorevole situazione dei crinali che da esso si dipartono, sia verso nord, in direzione di Bologna, che verso sud, in direzione di Firenze.

⁷ Daniele Sterpos: “Comunicazioni stradali attraverso i tempi, Bologna-Firenze”. Istituto Geografico De Agostini, Novara 1961; pag. 32.

⁸ Daniele Sterpos, op. cit., pag. 34.

⁹ Gli Ubaldini possedevano alcuni castelli proprio su quella direttrice.

Gli storici medievali ricordano sovente questo valico col nome di *Stale*, come luogo di passaggio di viandanti e di eserciti.

Questa è la descrizione di Emanuele Repetti¹⁰: *“Futa nell’Appennino dello Stale. Porta il nome di Futa il varco più frequentato della catena centrale dell’Appennino (...) Di costà (...) passava l’antica strada maestra che dalla Provincia del Mugello varcava il giogo dello Stale, da dove proseguiva nel territorio di Bologna”*. Sempre nel Repetti leggiamo che: *“nel 1358 la Repubblica fiorentina, onde difendere il contado da una nuova incursione dei capitani di ventura, che meditavano di eseguire per il passo dello Stale, in breve tempo fu fatto lungo questo passo steccati, torri e spesse bertesche di legname”* (Matteo Villani: *“Cronica”*).

Da Lino Chini apprendiamo inoltre che¹¹: *“Era diversi anni che l’Italia era corsa da bande di ladroni armati, da compagnie di ventura (Omissis) che immenso danno facevano dovunque entravano, per dovunque passavano. Celebre fu quella compagnia che capitanata da un ex frate già dell’ordine degli Ospitalieri, chiamato Fra Monreale D’Albarno, dopo il 1353 prese a saccheggiare la Toscana, le Romagne, le Marche muovendo di paese in paese, ponendo a contribuzione città e province, portando ovunque il saccheggio e la strage, senza altro mezzo di liberarsene i popoli che versando ingenti somme di denaro. L’empio ex frate godé poco il frutto dei suoi infami latrocini poiché tratto dal suo demone a Roma, Cola di Rienzo, tribuno del popolo romano, con sentenza del 29 agosto 1354 mozzogli la testa. Se non ché restò in piedi la gran compagnia e a capitanarla sorse il non meno rapace, che terribile, Conte di Landau, chiamato nelle storie il Conte Lando¹². Prese questi la direzione, dopo averla condotta a predare nel reame di Napoli e nella Lombardia, l’anno 1357 calò con le sue bande nel territorio bolognese in luogo, dice il vecchio Ammirato, onde in un dì si poteva passar l’Alpe ed entrare in Mugello per una piaggia dell’Alpe assai aperta e che si chiama la via dello Stale. Conobbero i fiorentini non essere da perder tempo, e perciò richiesero gli*

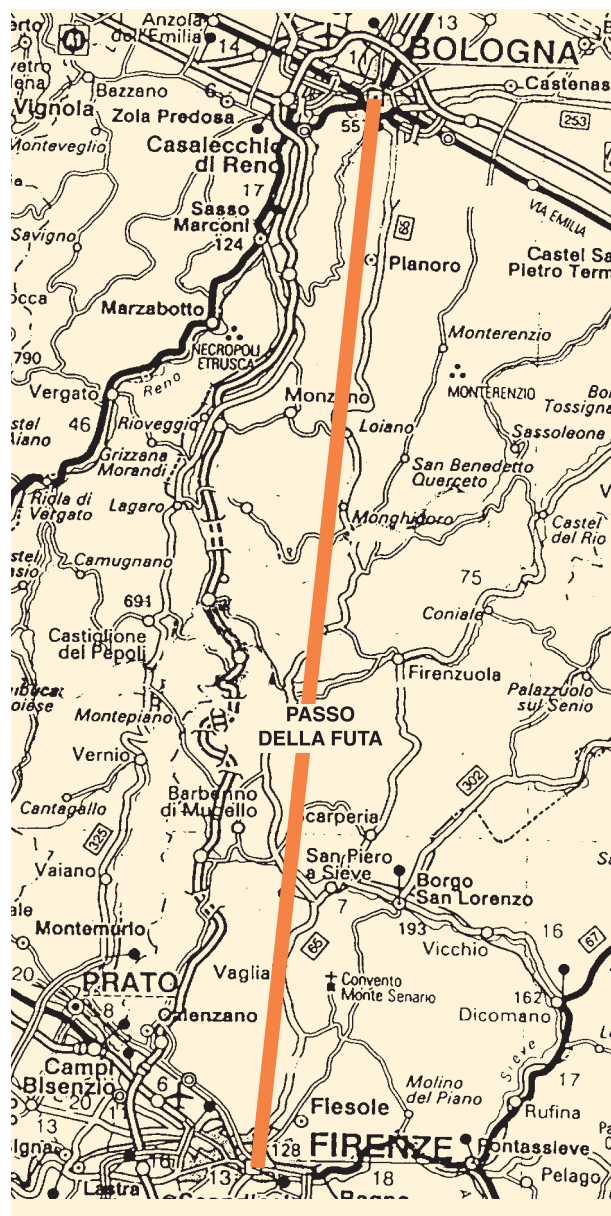


Tavola 8

Il passo della Futa si trova esattamente sulla ideale linea retta congiungente Bologna con Firenze.

Ubalдини di difendere insieme i passi delle loro tenute: alla qual cosa concorrendo gli Ubalдини, la Repubblica vi mandò seimila fanti, dei quali la metà erano balestrieri e novecento cavalieri. Gli Ubalдини vi vennero con 1500 fanti de’ loro vassalli, e subito diedero ordine a far, nella detta via dello Stale, tra due poggi, una tagliata di un miglio e mezzo; la quale fortificarono poi con barre di

¹⁰ Emanuele Repetti: *“Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana”*. Firenze 1835, vol. II, pag. 364.

¹¹ P. Lino Chini: *“Storia del Mugello”*; ristampa anastatica dell’edizione originale, Firenze 1875, a cura della Soc. Multigrafica editrice, pag.193.

¹² Come già ricordato nel capitolo precedente, il Conte Lando era Corrado Lando di Svevia o Corrado Virtinguer di Landau. Egli morì poi, nel 1363, in Lombardia trafitto da una lancia in un fatto d’arme.



In primo piano il valico della Futa (m 903). All'orizzonte si stagliano da sinistra il Sasso di Castro (m 1276), alle cui falde si vede la borgata della Traversa, m. Beni (m 1263) e m. Canda (m 1158). Fra m. Beni e m. Canda c'è il passo della Raticosa.

grandissimi faggi a guisa di uno steccato e quivi posero loro tende e accampamenti.

La compagnia cadde in un'imboscata al passo delle Scalelle presso Belforte, nell'Appennino di Careglia, fra la valle del Sieve e quella del Lamone, ad opera delle popolazioni locali. Morirono in questo scontro più di mille cavalli e trecento cavalieri. I resti della compagnia si radunarono a Dicomano e si rifugiarono, poi, nel castello di Vicchio.

Prosegue poi il Chini¹³: *"Soltanto un giorno e una notte stette in Vicchio la gran Compagnia, imperocché all'annunzio di questo fatto venendo nuove genti da Firenze, essa conobbe di versare maggior pericolo; onde uscì di Vicchio, e dopo essere scesa nel piano, e scaramucciato con favore contro i balestrieri in riva della Sieve e uccisine più di 60 sotto la scorta di Ghisello degli Ubaldini, prese la via dello Stale e tornossene a Imola nelle Romagne dopo un viaggio di 42 miglia fatto in un giorno! (...) Liberato così il Mugello e il comune di Firenze dai pericoli di queste orde ladre e prepotenti, la Signoria sapendole ritirate in*

Romagna, donde da un momento all'altro potevano invadere nuovamente il suo contado, deliberò di fortificare il passo dello Stale".

Dalla descrizione che fa il Repetti della Futa e dal racconto storico guerresco che fa il Chini sulla compagnia del Conte Lando, si possono trarre alcune conclusioni importanti su questo valico.

Il più frequentato, dice il Repetti, per il semplice motivo, diciamo noi, che è il più agevole per recarsi dall'uno all'altro versante della dorsale appenninica. Ciò si può verificare tuttora, in quanto l'oroграфия di una regione non cambia in poche migliaia di anni e tanto meno in pochi secoli.

I monti, le valli, i fiumi che ammiriamo oggi, nelle nostre passeggiate, sono gli stessi che videro gli Etruschi, i Liguri, i Romani e tutte quelle orde di barbari che, in ogni epoca, hanno invaso l'Italia. Bologna non ha cambiato ubicazione e fin dalla sua fondazione si trova sotto il Colle dell'Osservanza. La valle del Mugello è ancora là, oltre la dorsale appenninica e va dai monti della Calvana fino a Dicomano.

¹³ P. Lino Chini: op. cit., pag. 302.

Oggi, alle porte del terzo millennio, camminare è uno degli svaghi preferiti; comitive festose si incontrano in ogni luogo, specie sul nostro Appennino, alla ricerca di quella natura incontaminata, ormai tanto rara. Chiunque può associare lo svago alla curiosità di scoprire il percorso più breve e comodo per recarsi dal territorio bolognese a quello fiorentino. Noi proponiamo soltanto le mete: Bologna e Fiesole¹⁴. Scoprirete così, da soli, il percorso transappenninico seguito dagli Etruschi, dai Romani e, molti secoli dopo, dai viandanti e dai pastori con i loro greggi per recarsi d'inverno in pascoli più favorevoli, nelle Maremme.

Ricordiamo che lo statuto della dogana di Firenze del 1579 obbligava *“tutti i pastori del Mugello, della Romagna occidentale o 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 “Colla” o Dogana di Barberino per pagare la gabella dovuta”*¹⁵.

Che il valico della Futa (lo Stale) sia stato il più comodo si evince anche dalle parole del Chini, il quale racconta che *i ladroni*, trovandosi asserragliati nel castello di Vicchio, e non volendo scontrarsi con le milizie della Repubblica fiorentina, presero la via dello Stale per tornare in Romagna, a Imola. Passare dalla Futa non era sicuramente il percorso più breve per recarsi da Vicchio a Imola, ma l'esperienza dei giorni precedenti nella gola delle Scalelle fece loro preferire un valico aperto, spazioso, anche se più lungo, dove meno facili potevano essere le imboscate. E ancora i Fiorentini, sapendo la compagnia in Romagna e temendo il ritorno, corsero a fortificare il valico dello Stale.

Seicento anni dopo gli avvenimenti della calata in Toscana della compagnia del Conte Lando, e precisamente nell'autunno del 1943,

gli strateghi del “Oberkommando der Wehrmacht”, cioè dell'alto comando delle forze armate germaniche, decisero di approntare lungo la catena dell'Appennino settentrionale, da Massa Carrara a Pesaro, una linea difensiva chiamata “Linea Gotica”; furono costruite imponenti fortificazioni, specie in corrispondenza dei passi. Ma *“la natura stessa aveva provveduto a creare un punto particolarmente debole proprio al centro della dorsale: il passo della Futa che, a 42 Km. da Firenze, accoglie la statale 65 che porta a Bologna. L'organizzazione T.O.D.T.¹⁶, al tempo in cui allestiva e muniva la linea gotica, si era resa subito conto di questa debolezza e aveva provveduto a far sì che le difese della Futa fossero le più formidabili di tutte”*¹⁷.

Queste “formidabili” difese consigliarono gli alleati anglo-americani di spostare la direttrice d'attacco alla Linea Gotica ad est della Futa, per il passo del Giogo, che conquistarono all'alba del 17 settembre 1944¹⁸.

Questi fatti militari ci suggeriscono un raffronto. I disagi incontrati nel Medioevo in viaggi transappenninici da personaggi illustri, anche se con numerosi servitori al seguito, cavalcature e portantine, non sono paragonabili alle difficoltà di trasferimento degli eserciti composti da migliaia di fanti e cavalli, salmerie e armamenti di ogni sorta. Essi devono evitare le valli anguste, soggette ad imboscate ed ostacoli di ogni genere; perché il loro spostamento sia veloce e sicuro, occorrono spazi aperti, dorsali con terreni stabili, privi di quelle argille scagliose che rendono i fianchi delle montagne frequentemente franosi, tormentatissimi, impraticabili.

Queste evidenti esigenze ci hanno convinto che non era possibile concepire, progettare e costruire una strada transappenninica, che servisse principalmente a scopi militari, se non sulla dorsale spartiacque tra Savena e Setta, attraversando, di conseguenza, il passo della Futa.

¹⁴ Valicate l'Appennino attraverso uno dei passi che preferite: il Giogo, l'Osteria Bruciata o la Futa, scartando a priori il valico di Montepiano, troppo fuori mano. Per il percorso potete camminare sulla dorsale fra Setta e Savena, fra Savena ed Idice e fra Idice e Sillaro; con contapassi alla cintura e orologio segnate la lunghezza del percorso ed i tempi di percorrenza. Al ritorno fate l'itinerario che non avete fatto all'andata.

¹⁵ Leonardo Rombai e Marco Sorelli: op. cit., pag. 40.

¹⁶ T.O.D.T. era l'organizzazione tedesca per i lavori del genio militare.

¹⁷ Douglas Ordill: “La linea Gotica”. Feltrinelli editore, 1967, pag. 14.

¹⁸ Sul passo del Giogo le tre divisioni americane impegnate nell'operazione ebbero, tuttavia, più di 500 uomini uccisi e 2000 feriti.

PARTE TERZA

LA PROBABILE VIABILITA' PREROMANA FRA BOLOGNA E FIESOLE

CAPITOLO VII

LA PROBABILE VIABILITA' PREROMANA FRA BOLOGNA E FIESOLE

- 1 - La natura ha indicato all'uomo la pista transappenninica più comoda.
- 2 - Fiesole e Felsina: i capilinea della transappenninica etrusca.

1 - La natura ha indicato all'uomo la pista transappenninica più comoda

Nel momento in cui ci accingiamo ad entrare nel terzo millennio con tutto il peso della nostra cultura, saturata dai computers e dalle telecomunicazioni satellitari, dalla meccanica più avanzata, dai veicoli di trasporto aerei e terrestri, che ci permettono di collegare in poche ore le più grandi distanze, è indubbiamente difficile cancellare dalla mente oltre 2.500 anni di storia e di civiltà e rivivere i pensieri e le preoccupazioni dell'uomo etrusco che nel VI sec. a C. voleva valicare l'Appennino.

Senz'altro prima di lui molti altri uomini si saranno avventurati nelle valli risalenti la dorsale appenninica, per cercare il passaggio più comodo, più breve, più sicuro fra i numerosi ostacoli che incontravano. E da quel momento tutti gli altri viandanti hanno ricalcato quelle orme, calpestando gli stessi fili di erba e le stesse foglie cadute. Era nato così un sentiero che segnava il percorso per raggiungere la meta voluta; per secoli l'esistenza di quella pista rassicurò il nostro antenato etrusco indicandogli il percorso per valicare l'Appennino. Chi lo aveva scelto come tracciato favorito, aveva senz'altro tenuto presenti le tre esigenze primarie del pedone:

- la brevità: allora, come oggi, l'uomo cerca di raggiungere la meta percorrendo la minore distanza e ciò è possibile con un tracciato rettilineo; quando la natura dei luo-

ghi lo permette, quindi, è la "linea di mira" che indica il percorso da seguire;

- la comodità: si è cercato sempre di superare le distanze con le minori pendenze possibili, su un terreno percorribile con qualsiasi condizione di tempo; e se questa percorribilità in alcuni tratti non c'era, l'uomo ha provveduto a crearla stendendo ciottoli, ghiaia o lastricati;
- la sicurezza: i sentieri di crinale sono sempre stati preferiti, perché offrivano due rilevanti vantaggi:
 - possibilità di orientarsi e di vedere a grande distanza; quindi scorgere in tempo la presenza di eventuali nemici o predoni;
 - l'inesistenza di corsi d'acqua: l'attraversamento dei fiumi e dei torrenti ha costituito sempre una grande incognita per la certezza di portare a termine il viaggio. Chi partiva aveva il dubbio costante sulla transitabilità a piedi dei corsi d'acqua e sulla esistenza o meno di passerelle o ponti sui fiumi di maggior portata; un torrente in piena o una passerella crollata potevano compromettere il viaggio, anche in vista della meta.

Non sempre, però, la morfologia della catena appenninica consente la contemporanea esistenza dei tre requisiti della brevità, comodità e sicurezza su tutte le direttrici volute. Così, alle volte, dovendo raggiungere una determinata meta, l'uomo ha dovuto rinunciare all'uno o all'altro requisito.



Prospettiva dei crinali appenninici sul versante bolognese. In rosso è segnato l'itinerario di cresta seguito dagli Etruschi e dai Romani da Bologna al passo della Futa.

2 - Fiesole e Felsina: i capilinea della transappenninica etrusca

Su un percorso totale da Bologna a Fiesole di circa 94 km, si possono contare, da Bologna al fiume Sieve (località Bilancino) ben 71 chilometri seguendo un tracciato tutto di cresta con lievi pendenze e perfettamente in asse con la direttrice voluta: da Bologna (m 54 s.l.m.) al Poggiaccio (m 1166 s.l.m.) il crinale sale progressivamente per 50 chilometri, poi ridiscende per 21 km fino al fiume Sieve (quota 233 s.l.m.), nei pressi della località Bilancino.

Da questo luogo le possibili piste verso Fiesole erano due.

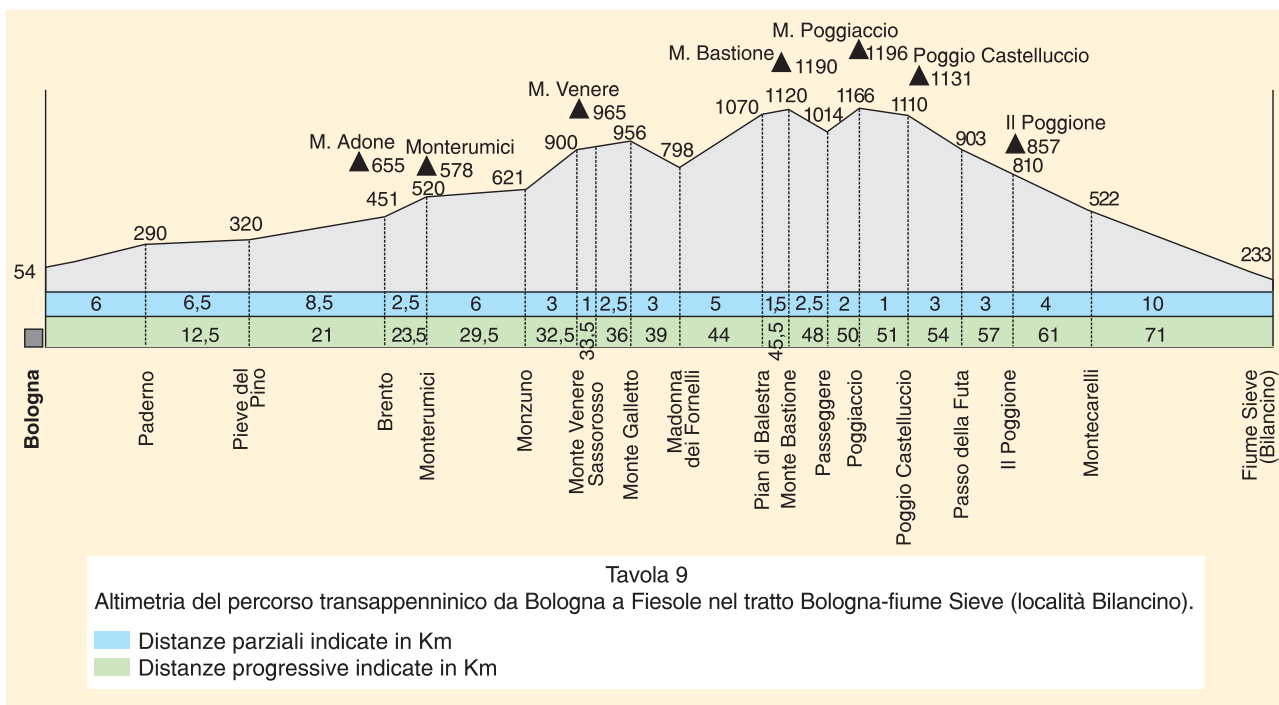
Una, dopo aver attraversato la Sieve ad ovest del Bilancino, per evitare le paludi più a est, saliva a S. Giovanni in Petroio, fino al Trebbio (m 435 s.l.m.) e ridiscendeva a Tagliaferro (m 250) per poi proseguire lungo la valle del torrente Carza, oltre Vaglia, e salire sul versante ovest di Poggio Torricella fino alla località "L'Uccellatoio" (quota 489). Da qui ridiscendeva fin oltre Trespiano (m 266), poi, dopo la

Lastra, volgeva verso il torrente Mugnone (quota 100) raggiungendo Fiesole a quota 266.

Un'altra poteva seguire la Sieve fino a S. Piero (m 205), poi iniziava la salita sul versante opposto, passando per la Badia del Buonsollazzo (m 540) fino alla vetta di m. Senario (m 815), dalla quale iniziava la discesa verso Fiesole (m 295) attraversando Poggio Le Croci (m 518) e Poggio al Pratone (m 702).

Fra i due itinerari, messi a confronto nella cartina altimetrica, probabilmente il preferito era il primo, non soltanto perché era più breve (- 4 km) e con minori dislivelli da superare (soltanto m 1203 invece di m 1572), ma anche perché evitava estese paludi che probabilmente coprivano a quell'epoca la vallata di S. Piero a Sieve.

Sul versante emiliano, il crinale ha una pendenza media soltanto del 2,20% con punte massime dell' 8,9% dalla periferia sud di Bologna a Paderno (km 2,5), del 9% da Monzuno a monte Venere (km 3) e del 7,6% dal Passeggere al monte Poggiaccio.

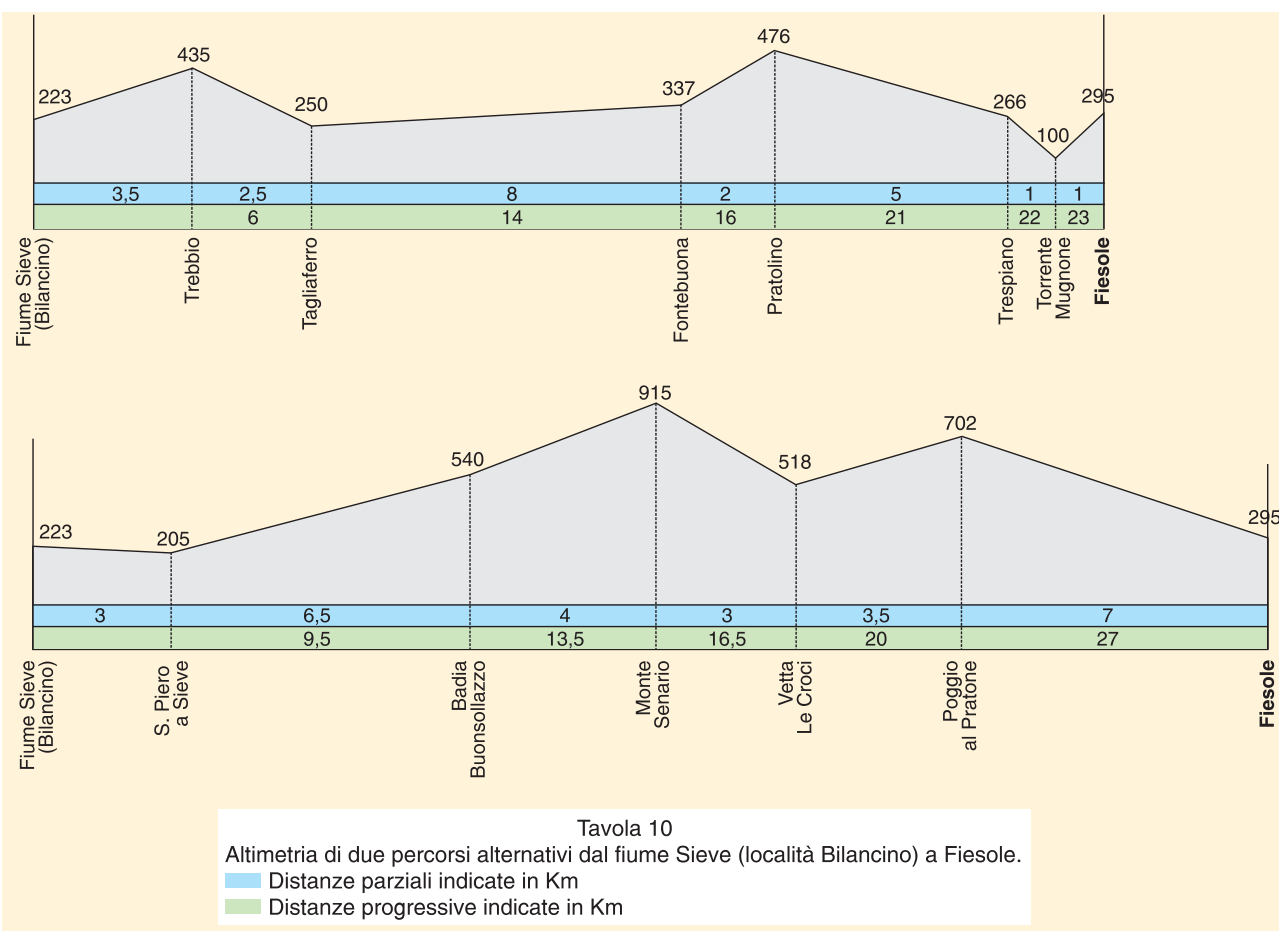


Sul versante toscano la pendenza media è del 4,17% con punte massime del 6-7% dal Poggiaccio al passo della Futa (km 4) e del 5,5% dalla Futa a Montecarelli (km 7).

Si tratta quindi di un vero e proprio “ponte naturale” fra i due versanti, indubbiamente frequentato dagli Etruschi, nell’epoca della

loro massima espansione territoriale in Pianura Padana (secoli VI e V a.C.).

Fiesole e Felsina sono stati quindi i capilinea dei maggiori traffici commerciali fra l’Etruria toscana e l’Etruria padana e la fortuna economica di queste due città è derivata, appunto, dalla loro posizione ai piedi dei due versanti appenninici.





La pianeggiante dorsale sinistra del Savena percorsa in ogni epoca per attraversare comodamente l'Appennino. Dietro ad essa spunta il Corno alle Scale innevato.

Se si considera, poi, che questo ponte naturale è stato percorso fin dalla preistoria, non è azzardato concludere che la via transappenninica non è nata per collegare due città già esistenti, ma le città sono sorte proprio in quei luoghi strategici per alimentare e controllare i traffici commerciali che già si snodavano su quel percorso.

La collaudata frequentazione di questo naturale ed agevole itinerario transappenninico, rispetto ad altri relativamente vicini, hanno indotto poi i Romani a sceglierlo per costruire la loro strada.

E', peraltro, evidente che questa non fu l'unica pista transappenninica usata dagli Etruschi per i loro collegamenti con l'Etruria padana. Seguendo quei principi che da sempre hanno condizionato la scelta della via più conveniente, anche gli Etruschi avranno sicuramente frequentato altri *tramites* per valica-

re l'Appennino, ove apparissero preferibili per la brevità del percorso. Così se provenivano dall'Etruria del nord (oggi Pisa, Lucca, Pistoia etc.) è probabile che per raggiungere Misa o Felsina abbiano praticato il passo della Collina e traversata la valle del Reno senza passare da Fiesole.

Così da Fiesole a Faenza, avranno attraversato gli attuali territori di Borgo San Lorenzo, Marradi, Brisighella senza passare da Felsina. Allora, più di oggi, la brevità del percorso era fondamentale perché consentiva economia di tempo; 30 chilometri in meno facevano risparmiare un giorno di viaggio, con i conseguenti vantaggi logistici.

Osservando la cartina, che indica i probabili itinerari etruschi per i collegamenti con il nord, appare con evidenza che il percorso più importante e maggiormente frequentato passava dal valico della Futa¹.

¹ Mauro Cristofani: "Rasenna - Storia e civiltà degli Etruschi"; casa ed. Scheiwiller, Milano, 1986, pag. 135
Anche il famoso etruscologo Mauro Cristofani, a proposito dei valichi appenninici frequentati dagli Etruschi, afferma: "... è su questo bipolarismo che si pone tutto il problema dei rapporti istaurati con gli Etruschi e le altre popolazioni che abitavano oltre Appennino. Le comunicazioni, come è noto, erano permesse dalle vie di cresta e dalle valli segnate dagli affluenti del medio corso dell'Arno, il Sieve, il Bisenzio e l'Ombrone le cui sorgenti convergono verso lo spartiaque appenninico, là dove hanno origine il Reno, il Setta ed il Savena".



Tutti i traffici provenienti dal centro e dal sud dell'Etruria, cioè da Tarquinia, Vulci, Saturnia, Roselle, Vetulonia, Chiusi, Arezzo, Siena, Populonia, Volterra, etc., e diretti nella Pianura Padana, dovevano convergere necessariamente a Fiesole e da qui procedevano verso nord in direzione di Felsina. Questa città, a sua volta, raccoglieva i traffici provenienti dall'Etruria padana ed in particolare da Spina, il porto adriatico più importante per i commerci con la Grecia e l'Oriente.

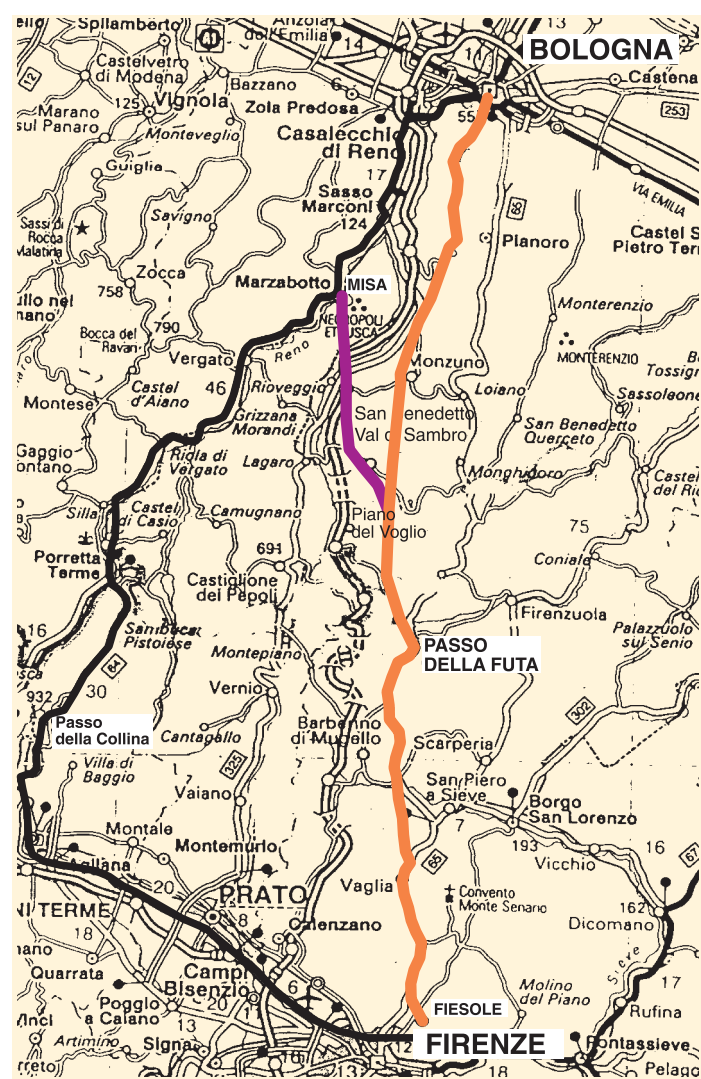
Anche Misa (vicino a Marzabotto) fu indubbiamente luogo di transito dei commerci etruschi, che seguivano la valle del Reno e si proiettavano oltre l'Appennino attraverso il passo della Collina, probabilmente soltanto per raggiungere l'estremo nord dell'Etruria. Non crediamo infatti che i traffici da Felsina diretti a Fiesole (e quindi diretti anche verso il centro sud dell'Etruria), passassero dal valico della Collina, seguendo il corso del Reno, nonostante la presenza di Misa in quella valle, perché

avrebbero dovuto percorrere 29-30 km in più rispetto alla strada della Futa.

Quest'ultimo itinerario, poi, poteva essere convenientemente utilizzato anche per i collegamenti fra Fiesole e Misa.

Durante le esplorazioni abbiamo, infatti, constatato come da Pian di Balestra - quota 1101 s.l.m. - 6 km a nord del Poggiaccio, si diparta diagonalmente verso sinistra, per chi proviene da Fiesole, una dorsale che tocca le borgate di Montefredente, Monte Acuto Vallese e Montorio degradante progressivamente fino al fiume Setta, che attraversa a monte di Rioveggio; da questa località Misa dista soltanto 9-10 km che si possono percorrere comodamente, passando dalla borgata "La Quercia" ed attraversando il parco storico di Monte Sole.

Non condividiamo, quindi, l'opinione prevalente degli studiosi che indicano il passo della



Collina come valico preferito dagli Etruschi per i collegamenti con la Pianura Padana.

Misa, peraltro, non poteva certamente competere con Felsina, divenuta nel V secolo a.C. un centro urbano di primaria importanza, punto di riferimento dei molteplici insediamenti etruschi nella pianura, in posizione chiave per i contatti con la loro regione d'origine.

E' vero che le emergenze archeologiche del tessuto urbano di Misa sono, in proporzione, più consistenti di quelle di Felsina; ma è evidente che la sovrapposizione della Bologna romana e medievale sullo stesso sito ha impedito di portare alla luce Felsina in tutta la sua originaria estensione.

Le numerosissime tombe, rinvenute negli ultimi due secoli, hanno indirettamente attestato la grandezza e l'importanza di questa città, definita da Plinio *Princeps Etruriae*.

L'importanza della posizione di Bologna per lo sviluppo dei traffici commerciali, da e per l'Etruria padana, è sottolineata anche da Guido Achille Mansuelli²: *“Soltanto notizie di fonti parlano di appartenenza agli Etruschi dei territori di Modena e Parma (omissis), ma numerosi rinvenimenti della Valle padana interna e delle zone prealpine occidentali attestano chiaramente un flusso commerciale verso l'Oltr'Alpe, attraverso, appunto, la Valle padana. In questa situazione Bologna è venuta a costituire la saldatura fra la via interna etrusca per Orvieto, Chiusi, il Valdarno e i passi appenninici e la Pedemontana emiliana, ormai proiettata verso il settore continentale”*.

L' invasione celtica dell'Etruria padana ha determinato la fine del dominio etrusco su questo territorio, senza peraltro interrompere totalmente i collegamenti transappenninici fra i due popoli. Scambi commerciali, anche se di minore importanza, si sono indubbiamente mantenuti fra le due regioni, tenuto conto che i Galli e gli Etruschi non sono stati sempre ostili. Anzi, in diverse circostanze, hanno stretto alleanze militari per contrastare l'espansione dei Romani³.

Le popolazioni liguri dell'Appennino soltanto raramente interferivano sui territori di pianura, in una situazione di reciproca tolleranza che consentiva modesti scambi commerciali, nonché l'utilizzazione delle piste transappenniniche ed in particolare di quella primaria della Futa.

Non certamente inferiore a Felsina era poi Fiesole, posta in posizione invidiabile su uno dei più suggestivi paesaggi della Toscana. Proprio per la sua posizione strategica, assunse sempre maggiore importanza, fino a diventare non solo una potenza militare, con funzione di sentinella del valico appenninico più battuto, ma anche una città ricca, insostituibile per i traffici commerciali da e per l'Etruria padana. E soprattutto quando quest'ultima regione fu conquistata dai Celti, un forte presidio militare ai piedi dell'Appennino divenne indispensabile per difendere l'Etruria. Forse in quel contesto storico Fiesole fu dotata di un triplice ordine di mura.

Tuttavia, con la progressiva espansione di Roma, anche Fiesole avvertì la convenienza di non opporsi, ma piuttosto di cercare alleanze, cogliendo i vantaggi dell'amicizia di quel popolo potente per contrastare le invasioni provenienti dal nord (che fino agli ultimi decenni del III sec. a.C. sono stati un pericolo reale).

Polibio ricorda la città di Fiesole proprio in occasione di una invasione dell'Etruria da parte di un esercito di Celti.

Nel 225 a.C. un esercito di 70.000 Celti Gesati valicò le Alpi, chiamato dai Galli Boi ed Insubri e, superato l'Appennino, dopo aver sbaragliato un esercito di Etruschi e Sabini vicino a Fiesole⁴ invase l'Etruria in cerca di bottino senza incontrare altra resistenza perché i Romani avevano rinforzato il fronte adriatico aspettandosi un attacco in territorio Piceno. I Celti arrivarono così fino a Chiusi, ove entrarono in contatto con l'esercito romano di stanza in Etruria accampatosi vicino a loro.

Polibio a questo punto racconta⁵: *“... Calata la notte, i Celti, accesi i fuochi, lasciarono sul posto solo i cavalieri con l'ordine*

² Guido Achille Mansuelli: “Profilo geografico culturale dell'Emilia preromana” in “Storia dell'Emilia Romagna”, University Press, Bologna 1976, pag. 35.

³ Si ricordi la battaglia di Sentino, nel 295 a.C., ove una coalizione di Etruschi, Umbri e Galli venne sconfitta dai Romani.

⁴ Paolo Giudici: *Storia d'Italia narrata al popolo*; Casa Editrice G. Nerbini, Firenze, 1930, libro Decimosesto, paragr. 6°, pag. 164.

⁵ Polibio: op. cit., libro II, paragr. 25.

che, levatosi il giorno, sotto gli occhi dei nemici si ritirassero per la stessa loro strada. Essi, invece, si diressero di nascosto verso la città di Fiesole e vi si appostarono con l'intenzione di attendervi la loro cavalleria ed attaccare di sorpresa gli avversari lanciati all'inseguimento. I Romani, sorto il giorno, visti i cavalieri soli e pensando che i Celti fossero fuggiti, si diedero all'inseguimento dei cavalieri per la via della loro ritirata...".

Da questo racconto s'intuisce che la finta ritirata della fanteria celtica avvenne, molto probabilmente, sulla stessa strada percorsa durante l'avanzata in Etruria, da loro ben conosciuta e considerata sicura. E se i Celti si fermarono vicino a Fiesole per mettere in atto l'imboscata, è evidente che la strada, dalla quale erano calati in Etruria, passava proprio da Fiesole. E' verosimile, quindi, che abbiano utilizzato la pista transappenninica che raggiungeva Fiesole da Felsina tramite il valico della Futa.

Questa ipotesi trova un'ulteriore conferma nelle parole di Paolo Giudici⁶ il quale, a proposito della calata dei Celti in Etruria nel 225 a.C., scrive: "... Lucio Emilio Papo assunse il comando delle operazioni contro i Galli e con un esercito di ventimila soldati, al quale altrettanti Umbri si unirono per via, andò ad Arimino. Un forte esercito di Galli Cenomani e di Veneti, popolazioni che avevano sposato la causa di Roma, s'accampava intanto minaccioso ai confini dei Boi e un altro esercito di Etruschi e Sabini, capitanato da un pretore, si preparava ad impedire al nemico il passo dell'Etruria⁷. Un ultimo esercito, infine, rimaneva come riserva a Roma.

Calò il formidabile esercito di barbari in Etruria, valicando gli Appennini. Alla loro marcia si oppose l'esercito etrusco-sabino nelle vicinanze di Fiesole, ma invano, perché le orde barbariche ebbero, nella battaglia che ne seguì, il sopravvento e, sconfitte le truppe del pretore, proseguirono il loro cammino

saccheggiando fino a Chiusi"⁸.

Dunque, secondo il Giudici, Fiesole è stata la prima città etrusca incontrata dai Celti nella loro calata da nord; è evidente, quindi, che essi utilizzarono la pista transappenninica esistente fra Felsina e Fiesole che doveva essere abbastanza comoda e solida per consentire il transito ad un imponente esercito di "cinquantamila fanti e ventimila fra cavalieri e carristi"⁹.

Pur immaginando le oggettive difficoltà che l'esercito celtico, comunque, incontrò nell'attraversamento dell'Appennino, si deve tuttavia presumere che la "pista" fosse una vera e propria strada, altrimenti i barbari non sarebbero riusciti a calare in Etruria. Si consideri infatti che se ci fosse stato soltanto un sentiero, ventimila fra cavalieri e carristi e cinquantamila fanti sarebbero stati costretti a marciare in fila indiana. Alla distanza uno dall'altro anche di soli due metri, quando la testa della colonna era a Fiesole, la coda era ancora a Modena, rimanendo così l'esercito esposto a facili attacchi sui fianchi. Inoltre se la larghezza della pista non fosse stata almeno 2-2,5 metri, i carri non sarebbero potuti passare e se il fondo stradale non fosse stato molto solido, la strada non sarebbe stata più percorribile dopo il transito di alcune centinaia di carri e cavalieri.

Queste riflessioni sono doverose perché ci calano nella realtà di quei momenti che ci aiuta a percepire notizie importanti sulla viabilità antica. Nella ricerca delle fonti latine ci siamo abituati a cogliere da una scarna notizia geografica i lumi indispensabili per ricostruire gli spostamenti degli eserciti e, conseguentemente, l'esistenza o meno delle strade.

In conclusione, questi avvenimenti bellici ci hanno confermato l'esistenza, nel 225 a.C., di un asse viario transappenninico importante tra Felsina e Fiesole attraverso il passo della Futa; asse viario che poi, nel 187 a.C., è stato migliorato e lastricato, ove necessario, dal console C. Flaminio.

⁶ Paolo Giudici: op. cit., libro Decimosesto, paragr. 6°, pagg. 163-164.

⁷ Polibio: op. cit. libro II, paragr. 23-24: *I Romani, non appena seppero che i Celti avevano superato le Alpi, inviarono il console Lucio Emilio con un esercito a difesa di Rimini, perché sorvegliasse da quella parte i movimenti dei nemici ed uno dei pretori in Etruria...* (omissis). *Le forze dei Sabini e degli Etruschi, che in quell'occasione vennero in aiuto dei Romani, comprendevano quattromila cavalieri e più di cinquantamila fanti. Raccolte queste forze le fecero stanziare in Etruria sotto il comando di un pretore.*

⁸ Teodoro Mommsen: *Storia di Roma*; Editrice Aequa, Roma, 1938, vol. terzo, cap. terzo, paragr. 9°: ... *"I Celti trovarono l'Appennino fiaccamente difeso e saccheggiarono a loro agio le ricche pianure etrusche che da lungo tempo non erano visitate da nemici"*.

⁹ Polibio: op. cit., libro II, paragr. 23.

Dopo la grave sconfitta subita in questa guerra, gli Etruschi di Fiesole si convinsero che da soli non avrebbero potuto sostenere gli attacchi provenienti dal nord e che, per la loro sicurezza futura, avrebbero dovuto allearsi definitivamente coi Romani, come poi fecero.

Una spinta ulteriore verso questa alleanza derivò dalla calata di Annibale. Polibio narra¹⁰ che il Cartaginese, attraversati gli Appennini e

le paludi (forse nella valle dell'Arno), si accampò vicino a Fiesole per fare riposare i suoi eserciti. E' molto probabile, quindi, che Fiesole sia stata saccheggiata da Annibale per rifornire il suo esercito.

Finita la seconda guerra punica, Fiesole entrò definitivamente nell'orbita di Roma diventando un importante caposaldo romano a guardia delle popolazioni liguri dell'Appennino.

¹⁰ Polibio: op. cit., libro III, paragr. 80-82.

PARTE QUARTA

L'INDAGINE STORICA, L'INIZIO DELLE RICERCHE ED I PRIMI RINVENIMENTI

CAPITOLO VIII

L'INIZIO DELLE RICERCHE, I PRIMI RINVENIMENTI ED IL SOPRALLUOGO DEL PROF. NEREO ALFIERI

- 1 - La preliminare ricerca nella storia di notizie sulla viabilità antica fra Bologna e Fiesole.
- 2 - La delimitazione della zona delle ricerche.
- 3 - Le difficoltà nella percezione degli indizi.
- 4 - Il giorno del primo rinvenimento.
- 5 - I primi scavi ed il sopralluogo del Prof. Nereo Alfieri.
- 6 - La monografia del Prof. Nereo Alfieri ci ha lasciato buone speranze.

1 - La preliminare ricerca nella storia di notizie sulla viabilità antica fra Bologna e Fiesole

Nell'autunno-inverno 1977-78 ci siamo dedicati allo studio della storia, con particolare riferimento alle vicende che potevano avere influito sulla viabilità nel nostro Appennino ed alla lettura degli storici latini (Polibio, Tito Livio, Strabone, Plinio, etc) per cogliere eventuali notizie sulla costruzione di questa strada.

Grande è stata la soddisfazione quando ci siamo imbattuti nel racconto liviano che ricorda la costruzione di una strada da Bologna ad Arezzo nel 187 a.C. ad opera del console Caio Flaminio¹. Deludente invece la lettura della *Geografia d'Italia* di Strabone che, contraddicendo Livio, menzionava come quello stesso console, in quello stesso anno, avesse costruito una strada da Roma a Rimini².

Era evidente l'errore di Strabone³, che aveva attribuito al figlio C. Flaminio Nepote l'opera stradale realizzata nel 220 a.C.⁴ dal padre.

Nonostante la massima attenzione non abbiamo poi trovato alcuna altra citazione a conferma della costruzione di questa strada, né notizie che testimoniassero con sicurezza la sua esistenza, almeno in qualche località intermedia rispetto ai capoluoghi citati da Livio.

Questo tracciato transappenninico non compare neppure nella *Tabula Peutingeriana*⁵, la quale riporta soltanto le strade consolari di grande comunicazione che erano percorse nella metà del IV secolo d.C., cioè circa cinquecento anni dopo la costruzione di questa strada. E' sembrato quindi verosimile che a quell'epoca la strada, costruita per scopi militari a presidio del valico appenninico, non fosse più utilizzata o non avesse assunto il rango di strada consolare da meritare di essere indicata in quell'antica carta stradale.

Ci ha sorpreso invece il completo silenzio degli storici fino al XVIII secolo; infatti l'abbiamo trovata citata solo un'altra volta, dopo duemila anni, nell'opera dello storico bolognese Ludovico Savioli⁶. Egli ricorda appunto che

¹ Tito Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2.

² Strabone: op. cit., libro V, paragr. 11.

³ Strabone è nato nel 64 a.C. e Tito Livio nel 59 a.C..

⁴ Già abbiamo ricordato il completamento della costruzione della via Flaminia da Roma a Rimini ad opera del console G. Flaminio nel 220 a.C..

⁵ La *Tabula Peutingeriana* è un documento in pergamena, lungo m. 6,8, risalente al XII-XIII sec., copia di una antica carta geografica a colori redatta circa nel 340-360 d.C. e raffigurante la geografia, le strade, le distanze, i toponimi dell'Impero romano. Prende il nome dall'umanista tedesco Konrad Peutinger che l'ha pubblicata nel 1500.

⁶ Ludovico Savioli: "Compendio storico preliminare agli Annali bolognesi dall'anno di Roma 363 al 1274", sez. I, nota S e sez II, pag. 59.

la strada costruita da C. Flaminio, diretta in Etruria, passava da Brento, località ancora esistente sul crinale⁷ che sale da Bologna alla sinistra del torrente Savena e che prosegue fino a Pian di Balestra, proprio dove i nostri antenati hanno tramandato la memoria di una strada romana.

Finalmente avevamo trovato una puntuale conferma del racconto di T. Livio e, soprattutto, un primo riferimento topografico indicante il crinale seguito dai Romani per valicare l'Appennino. Purtroppo il Savioli riporta questa notizia senza fare riferimento ad alcun rinvenimento archeologico e, quindi, senza fornire una prova materiale della strada romana; probabilmente il suo convincimento ha trovato fondamento in altre fonti storiche dirette od indirette, a noi, peraltro, ignote.

La carenza di reperti ed il pensiero che questa strada era stata dimenticata per venti secoli, ha suscitato in noi dubbi non indifferenti, nel momento in cui dovevamo dare credito ad una notizia tramandata soltanto oralmente per così lungo tempo.

Comunque la citazione del Savioli, risalente alla fine del 1700, coincideva con i racconti degli avi, ed emotivamente queste memorie hanno cominciato ad assumere maggiore credibilità.

Anche l'abate Serafino Calindri ha ricordato più volte, nella sua particolareggiata opera storico-geografica, scritta nel 1781⁸, una antichissima strada che si dirigeva in Toscana su questo crinale. Come il Savioli, però, non ci ha dato notizie del ritrovamento di resti di questa strada. Riteniamo tuttavia che, se ci fossero stati, senz'altro li avrebbe annotati, data la sua precisione nel descrive-

re i luoghi personalmente visitati. Egli probabilmente si è limitato a riportare i racconti degli abitanti delle borgate poste su questo crinale, come Brento, Monzuno, Cedrecchia, tutti concordi nel ricordare l'antichità di quel tracciato.

Altri studiosi nel 1800⁹ e nel 1900¹⁰ hanno parimenti ribadito il loro convincimento sull'esistenza di una strada romana costruita su quel crinale, senza però indicare i luoghi di rinvenimento di lastricati o di altri manufatti che potessero avvalorare questa opinione.

Alla fine della primavera 1978 avevamo concluso una prima fase di ricerca storica ed acquisito numerose conferme della possibile esistenza di una strada romana sul crinale. Non avevamo comunque alcuna certezza, sia perché Tito Livio non ci aiutava ad individuare l'esatto tracciato seguito da Flaminio, sia perché tutti gli storici che si erano interessati al problema più o meno marginalmente, pur essendo concordi su quell'itinerario, non hanno fornito notizie del rinvenimento di resti della strada. Potevamo quindi contare soltanto sulla certezza che nel 187 a.C. era stata costruita dai Romani una strada transappenninica da Bologna ad Arezzo. Questa certezza non era poca cosa, perché costituiva l'unica testimonianza storica su cui basare la nostra ricerca.

Tuttavia, constatata la particolare compatibilità morfologica di questo crinale con l'esistenza di una strada, tenute presente le opinioni degli storici citati e la stessa tradizione popolare, avevamo già indizi sufficienti per iniziare con relativo ottimismo le ricerche sul territorio.

⁷ Che la località di Brento si sia trovata da tempi antichissimi su un asse stradale importante di collegamento con l'Etruria lo abbiamo già sottolineato nel capitolo VII a proposito della pista etrusca di collegamento fra Felsina e Fiesole. Una conferma dell'importanza strategica di Brento ci viene dallo stesso Savioli che ricorda essere stata Brento una città vera e propria, con sede vescovile (op. cit., pag. 59).

⁸ Serafino Calindri: "Dizionario corografico, geografico, orittologico, storico, etc. dell'Italia - montagna e collina del territorio bolognese", Bologna 1781, vol. I, pag. 236-382, vol. II, pag. 285, vol. IV, pag. 138.

⁹ G.L. Monti: "De viis publicis ac militaribus romanorum tempore per agrum bononiensem ductis" tratto dal "Giornale Ligustico", 1828, pag. 651.

¹⁰ Arturo Palmieri: "La montagna bolognese nel Medio Evo", Bologna 1929, pagg. 331-332.

Guido Achille Mansuelli: "La rete stradale e i cippi millari della regione ottava", estratto dagli *Atti e Memorie della R. Deputazione di storia patria per l'Emilia e la Romagna*, vol. VII, 1941-1942, pag. 41.

Questo grande studioso contemporaneo ipotizza in epoca imperiale l'esistenza di un'altra strada romana di collegamento con l'Etruria attraverso la valle del Reno ed il valico della Collina. Nulla di più probabile se si considera la preesistenza di un'importante pista etrusca su quella direttrice e l'espansione degli insediamenti latino-romani in tutto il territorio bolognese, comprese le valli che penetrano nell'Appennino.

2 - La delimitazione della zona delle ricerche

Il primo problema che abbiamo dovuto affrontare è stato la localizzazione del luogo ove iniziare le ricerche. Il crinale sul quale doveva essere stata costruita l'ipotetica strada romana era lungo, solo sul versante bolognese, ben cinquanta chilometri e, teoricamente, in qualunque punto di esso si potevano nascondere i resti ricercati. Dovevamo, quindi, restringere il campo delle indagini a quel settore che con maggiori probabilità ci poteva dare la speranza di ritrovare prove tangibili conservate per quasi 2200 anni.

Preliminarmente abbiamo cercato di valutare quali situazioni ambientali e quali caratteristiche costruttive della strada avevano potuto influire negativamente sulla conservazione di quei manufatti antichissimi. Le nostre attenzioni si sono rivolte subito alle diverse caratteristiche geologiche del crinale. Nella parte iniziale (Paderno, Pieve del Pino) esso presenta affioramenti di argille scagliose; nella sua parte intermedia il terreno è molto più solido e consistente¹¹ fino a Monzuno, poi compare il calcare bianco fino a Pian di Balestra. Da questo punto fino alla Futa il calcare scompare per lasciare il posto ad un terreno compatto soltanto se asciutto, con frequenti affioramenti di pietra arenaria¹². Con questa situazione geologica del crinale è evidente che, nella sua parte intermedia, la solidità del suolo è tale che, per realizzare una strada praticabile in tutte le stagioni, è sufficiente spianarlo senza posarci sopra alcun lastricato. Il fondo sabbioso-ghiaioso, ed ancora di più il fondo di calcare bianco, sbriciolandosi facilmente, con il transito si compatta, consolidandosi sempre di più e spianandosi, tanto da assumere l'aspetto di una strada rullata¹³. Nello stesso tempo questa frammentazione crea un effetto drenante che rende agevole il transito anche durante le piogge.

Queste osservazioni ci hanno convinto che da Pieve del Pino a Pian di Balestra (km 31,5) la strada romana fosse soltanto *glarea* e, quindi, per noi impossibile da individuare e datare.



Monte Bastione: la folta e selvaggia alberatura che ricopre la sommità del crinale dal m. Bastione al passo della Futa ha creato non pochi intralci alla individuazione del lastricato. Inoltre nel periodo estivo l'ininterrotto ombrello di foglie oscura il sottobosco ostacolando l'avvistamento di indizi.



Monte Bastione: in inverno la caduta delle foglie favorisce le prospezioni di superficie permettendo alla vista di spaziare per decine di metri.

Così abbiamo escluso la ricerca in quel settore, come pure da Bologna a Pieve del Pino, ma per considerazioni diverse. Invero, in questo tratto, la geologia del crinale impose, molto probabilmente, la posa di un lastricato: da Bologna a Paderno per la pendenza da superare, e da Paderno a Pieve del Pino per il fondo, costituito da argille

¹¹ Trattasi di formazioni del Pliocenico inferiore con grossi banchi di ciottoli e arenarie.

¹² Questi strati di arenaria sono chiamati "macigni" e fanno parte di quel Flysch arenaceo-marnoso conosciuto in geologia col nome *formazione di Monghidoro*, riferibile al Paleocene-cretaceo, risalente a circa settanta milioni di anni fa.

¹³ Queste strade erano comuni un po' ovunque fino all'avvento prevalente dell'asfalto negli anni 1950/60.

scagliese che, in caso di pioggia, non consentivano assolutamente il transito neppure a piedi¹⁴. Ma se allora fosse stato costruito un lastricato, non potevamo sperare oggi di ritrovarne traccia da Bologna a Paderno, per le evidenti e rilevanti modificazioni urbanistiche e viarie intervenute in prossimità di una grande città come Bologna, e, da Paderno a Pieve del Pino, per i progressivi sconvolgimenti dovuti alla naturale formazione di calanchi, aumentati nel corso dei secoli per la facile erosione di quei terreni.

Escluse quindi le indagini da Bologna a Pian di Balestra, il campo delle ricerche si limitava ai 10 km che separano quest'ultima località dal passo della Futa. Proprio lì la geologia del suolo faceva sperare che i Romani avessero costruito una strada lastricata, necessaria per garantire un transito agevole anche in caso di pioggia.

E' questa la parte dell'Appennino più rigogliosa e selvaggia, coperta prevalentemente da estesi boschi di faggi e di conifere e solcata da numerosi ruscelli di acque sorgive incontaminate che scendono a valle alimentando i più grandi torrenti come il Savena¹⁵. Qua e là, in piccole radure fra gli alberi, le felci crescono alte anche due metri andando a cercare i raggi del sole che si fanno strada a fatica fra le fronde del bosco. All'ombra di esse non nascono altre piante ed il suolo è ricoperto da un soffice manto formato dalla caduta delle foglie, che nessuno sposta e calpesta.

Fino ai primi decenni del 1900, soltanto i boscaioli ed i carbonai frequentavano quei luoghi, costretti dal loro mestiere a vivere in "capanni" improvvisati; ma appena potevano ritornavano alle loro case, giù a valle, lasciando che quei boschi rimanessero il regno dei cinghiali, dei caprioli, delle volpi e dei lupi.

Dopo la caduta dell'Impero romano questo territorio è sempre stato zona di confine, spesso conteso e perciò disabitato; ma una strada, più o meno praticabile, l'ha sempre attraversato, perché era l'itinerario più comodo per valicare

l'Appennino. E così, la traccia di un'antica mulattiera si è conservata fino ai tempi nostri, anche se sovente oggi il passaggio è ostruito dalla crescita selvaggia di piante di ogni genere e spini cresciuti rigogliosi proprio sul sentiero, perché negli ultimi cinquant'anni non è transitato nessuno.

3 - Le difficoltà nella percezione degli indizi

A limitare le ricerche fra Pian di Balestra ed il passo della Futa, ci avevano indotto tre ulteriori considerazioni.

a) In questo territorio, essendo stato sempre disabitato, molto probabilmente non si erano verificate predazioni delle pietre dei lastricati. E' noto, infatti, come nel Medioevo venissero spesso depredati reperti archeologici romani, anche di maggior prestigio, per utilizzare quel materiale nelle opere di costruzione.

b) Una strada lastricata in quei luoghi disabitati e di confine, avrebbe avuto maggiore probabilità di essere romana, rispetto ad un ritrovamento in prossimità di un centro abitato ove, anche in epoche successive, poteva essere stata costruita per gli spostamenti locali.

c) La grande comodità di accesso a quei luoghi, così vicini alle nostre residenze estive. La ricerca sarebbe stata un modo come un altro per trascorrere le vacanze; un puro divertimento, indubbiamente interessante, ma comunque sempre e soltanto un divertimento, che potevamo realizzare nei mesi di luglio ed agosto, in freschi boschi, alla quota di 1000 metri ed oltre s.l.m..

Così, nel luglio del 1978, abbiamo deciso di iniziare; le ricerche però non consistevano nella semplice esplorazione del territorio, ma avrebbero richiesto anche numerosi saggi per intercettare qualche avanzo di lastricato.

Ben consapevoli della fatica che ciò avrebbe comportato, cosa che volevamo cercare di limitare al massimo, anche se in un contesto di ap-

¹⁴ L'esistenza di un'antica strada lastricata in questo tratto di crinale è ricordata dal Giannitrapani il quale nel libro "L'Appennino bolognese, descrizione ed itinerari" pubblicato a Bologna nel 1881 dalla tipografia Fava e Garagnani, a cura dei CAI, alla pag. 592, descrivendo una strada di collegamento fra Bologna e Castiglione dei Pepoli, dice testualmente "anticamente una mulattiera tutta selciata da porta Castiglione, di Bologna, saliva a monte Paderno e Pieve del Pino...". Con questa citazione non intendiamo prospettare l'ipotesi che quella strada selciata poteva essere quella romana, ma soltanto evidenziare come anche nel Medioevo per transitare a piedi o con animali da soma su quel tratto di crinale era indispensabile una mulattiera "selciata".

¹⁵ Il Savena ha origine a sud di Castel dell'Alpi dalla confluenza di tre ruscelli che vengono chiamati "Tre Savenelle". La tradizione fa risalire ad esse il suo nome, ma probabilmente l'origine è diversa. Condividiamo infatti l'opinione del Prof. Giancarlo Susini dell'Università di Bologna che ritiene derivante dalla radice celtica *sav*, che significava acqua, i nomi di molti torrenti e fiumi come Savena, Savio, Sava, etc..



Monte Bastione (anno 1979): *Franco Santi e Cesare Agostini, seduti su un soffice manto di felci secche, in un momento di pausa delle ricerche primaverili quando la vegetazione non ha ancora iniziato a germogliare alla quota di m 1000.*

passionante svago estivo, ci siamo convinti che la fascia da indagare dovesse essere compresa sui due lati della sommità del crinale, vicino alle tracce ancora ben visibili di quella antica mulattiera che da Pian di Balestra si dirigeva verso il passo della Futa.

Poiché a Pian di Balestra, proprio sul crinale, sono state costruite negli anni sessanta numerose case di villeggiatura, abbiamo deciso di iniziare le ricerche di superficie trecento metri più a sud, in corrispondenza del confine toscano-emiliano, sulle prime pendici di monte Bastione, ove l'abate Serafino Calindri aveva ricordato l'esistenza del passaggio di una antichissima via con queste parole¹⁶: “... sotto ad esso (cioè sotto la vetta di monte Bastione o Balestra n.d.r.) a poca distanza evvi un termine territoriale, che propriamente rimane poco discosto da una antichissima via che da Bologna per Monzone conduceva in Toscana e per la quale nelle buone stagioni vanno ancora alcuni Vetturali e Viandanti...”.

Nella descrizione del Calindri abbiamo colto due precisazioni importanti:

- la indicazione di un “termine territoriale,” cioè di un cippo di confine fra il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio, poco sotto la vetta del monte Bastione;
- il ricordo che poco discosto da esso passava una antichissima strada; poiché il Calindri scriveva nel 1781, l'uso del superlativo *anti-*

chissima è stato da noi inteso come risalente a tempi immemorabili che potevano coincidere con l'epoca romana; il verbo *passava* rafforzava il concetto, in quanto è evidente che intendeva riferirsi ad una strada non più esistente o, quanto meno, non più visibile. Non si trattava quindi della mulattiera percorsa alla sua epoca in estate da vetturali e viandanti.

Dando credito a queste indicazioni, per prima cosa siamo andati a cercare il cippo di confine, che abbiamo trovato facilmente perché era in una posizione coincidente con l'attuale confine toscano-emiliano, a noi ben noto. Altrettanto facile è stato rintracciare la mulattiera, anche se, proprio in corrispondenza del cippo, negli anni 1950 era stata allargata e sistemata per permettere il transito di veicoli fino a due case di contadini poco distanti.

Soddisfatti di avere individuato questo primo riferimento topografico, abbiamo esplorato, con particolare attenzione, le pendici del monte Bastione, soprattutto ove il pendio discende per raccordarsi all'asse del crinale proveniente da Bologna e diretto al passo della Futa. Speravamo di intuire dove potevano trovarsi i resti del lastricato, traguardando a raso il



Monte Bastione, confine toscano-emiliano: *un cippo originale cilindrico in arenaria identico a quello che si trovava fino al 1992 sul confine toscano-emiliano, alle pendici di m. Bastione, che Serafino Calindri ha ricordato di aver visto alla fine del XVIII secolo vicinissimo ad una antichissima via. Esso è stato un punto di riferimento per iniziare le nostre ricerche. Proprio quel cippo è stato rubato recentemente, ma altri originali di identica fattura si trovano ancora lungo il confine datati 1789, anno in cui vennero posti, com'è testimoniato dalla data scolpita sul fianco.*

¹⁶ Serafino Calindri: op.cit., pag. 236.

declivio della montagna, per individuare i punti che presentavano un andamento leggermente più pianeggiante per una larghezza almeno di 2/3 metri e con andamento parallelo al crinale.

Abbiamo pensato infatti che, se la strada lastricata c'era ancora ed era rimasta nascosta dalla secolare sedimentazione delle foglie e del terriccio, doveva avere condizionato la ricostituzione del declivio, determinando un andamento più pianeggiante e, quindi, innaturale rispetto alla pendenza esistente a monte ed a valle. Inoltre il bordo a valle della pavimentazione poteva essere rimasto per alcuni tratti in vista, a causa della scarsa sedimentazione e dell'erosione delle acque piovane e del vento. Con questa aspettativa abbiamo prestato particolare attenzione a tutti i sassi che spuntavano dal sottobosco con un certo allineamento logico, controllando se potevano essere le punte emergenti dei resti da noi cercati.

In quella zona del terreno spuntano qua e là affioramenti di arenaria più o meno estesi, i cui sedimenti, talvolta orizzontali, presentano un reticolo di fratture che possono trarre in inganno ad una osservazione superficiale; inoltre da quelle sedimentazioni, nel corso dei millenni, si sono staccate pietre di varie misure che, semicoperte dalle foglie, hanno attirato la nostra attenzione. Dovevamo prendere in considerazione, infatti, anche l'ipotesi di imbatterci in un punto nel quale il lastricato fosse stato sconvolto da movimenti franosi che, scompaginando la compatta struttura iniziale, avessero fatto rotolare le pietre lungo il declivio. Era quindi importante osservare attentamente anche le pietre smosse qua e là sotto le foglie, per verificare se presentassero indizi di una loro precedente utilizzazione, quali tagli fatti dall'uomo, arrotondamento degli spigoli od un lato più eroso dal transito e dagli agenti atmosferici.

Queste prospezioni di superficie erano abbastanza agevoli ove il folto bosco di faggi non permette la crescita di altre piante od arbusti; l'occhio poteva spaziare per un raggio di 30-40 metri consentendo la percezione di indizi. Più

difficoltosa si è presentata la ricerca nelle radure ove vegetavano rigogliose felci, rovi ed erbacce di ogni genere. In questi casi abbiamo dovuto tagliare tutto per accertare che sotto non ci fosse qualcosa di importante. La percezione di un indizio implicava, poi, la necessità di una verifica che consisteva, nella migliore delle ipotesi, in un piccolo scavo per controllare se la pietra emergente era stata lavorata dall'uomo e se, allineata ad essa, ve ne fossero altre appartenenti ad un bordo della strada. Più faticoso era il lavoro di scavo effettuato nei luoghi ove la pendenza anomala del declivio ci faceva sospettare l'esistenza di un solido piano orizzontale; in questi casi cercavamo di scavare relativamente lontano dalle ceppaie dei faggi, ma comunque incontravamo difficoltà per la presenza di un reticolo di radici che si estendeva in tutte le direzioni. Questi saggi, venivano eseguiti con un robusto piccone ed un badile che a turno ci scambiavamo; al termine della giornata, comunque, la fatica si faceva sentire, anche se allora avevamo rispettivamente soltanto 40 e 45 anni.

4 - Il giorno del primo rinvenimento

L'estate 1978 si è conclusa senza aver trovato alcuna traccia della strada lastricata, nonostante avessimo esplorato una buona parte del crinale. All'inizio della primavera successiva abbiamo compiuto esplorazioni più estese, quando ancora il bosco era spoglio di foglie e quando le felci non erano ancora spuntate e quelle seccate nell'autunno erano schiacciate al suolo dalla neve.

Speravamo, in quella stagione, di cogliere, con una visione d'insieme, qualche utile indizio, ma, purtroppo, non abbiamo ottenuto alcun risultato.

Nel luglio 1979 abbiamo ripreso le ricerche su quella parte del crinale che corre sulle prime pendici del monte Bastione¹⁷ che, pur essendo vicino al villaggio residenziale di Pian di Balestra,

¹⁷ Al fine di comprendere la terminologia che usiamo nella descrizione dei luoghi, è doveroso un chiarimento su ciò che intendiamo quando parliamo del "crinale" o della "strada alle pendici" di una determinata vetta. Il nostro tracciato segue esattamente la sommità del crinale, che ha, di massima, un andamento regolare in progressiva lieve salita da Bologna fino al Poggiaccio, poi inizia a ridiscendere fino al passo della Futa. Tuttavia questo percorso di cresta non coincide in ogni punto, con il crinale orografico; ove si incontrano delle improvvise asperità, si sono formate, fin dalla più remota viabilità, deviazioni tendenti a collocarsi sulla costa di uno dei due versanti delle emergenze orografiche isolate, onde evitare la inutile salita e la ridiscesa che sarebbe necessaria per raccordarsi alla quota di prosecuzione del crinale. In altre parole il tracciato passa al di sotto delle singole cime, anche se sono relativamente elevate, per mantenere un andamento costante con il minore dislivello possibile. Così è a m. Bastione, come al Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio.

non era battuto dai villeggianti, i quali evitano la folta vegetazione. Preferivamo non essere visti, sia per un senso di riservatezza, sia per non dovere dare spiegazioni sul possesso di una attrezzatura da scavo, in quei luoghi isolati. Temevamo di essere derisi da coloro che non condividevano le nostre motivazioni o pensavano mirassimo al rinvenimento di cose diverse. Peraltro fra gli abitanti di Castel dell'Alpi si era diffusa la notizia della nostra ricerca e molti la consideravano una inutile perdita di tempo. Tuttavia abbiamo proseguito con particolare impegno nel corso di tutte le ferie estive, esplorando la zona prescelta palmo a palmo e facendo frequenti sondaggi. Ogni volta che sotto le foglie, o sotto le felci, sentivamo che il piede si appoggiava ad un sasso, lo scalzavamo per esaminarlo attentamente e, se dava il sospetto di essere una pietra lavorata dall'uomo, allargavamo lo scavo per rintracciare eventuali altre pietre.

Dopo molti scavi inutili, finalmente abbiamo urtato con un piede una pietra in una radura nascosta da felci rigogliose. Eravamo appena trecento metri all'interno del territorio toscano, sulle pendici occidentali del m. Bastione, circa 70 m al di sotto della sua cima e circa 10 m a monte dell'antica mulattiera, il cui tracciato è ancora evidente. Come le altre volte abbiamo tagliato le felci tanto da potere vedere e scavare; la pietra di arenaria spuntava dal terreno soltanto 5-6 centimetri e appariva solidamente conficcata al suolo. Tolto il terreno circostante con una certa indifferenza, abbiamo constatato che a valle c'era del terriccio, mentre a monte è comparsa un'altra pietra; continuando a scavare a monte abbiamo scoperto una terza pietra altrettanto stabile. A questo punto ha iniziato a farsi strada il pensiero che potevamo avere individuato tracce importanti, ma nessuno dei due si è pronunciato in questo senso, quasi per scaramanzia.

Proseguito lo scavo per circa un metro, sempre verso monte, seguendo l'ipotetica larghezza della strada, sono comparse ai nostri occhi altre pietre di arenaria. Questa continuità di pietre, aderenti l'una all'altra, a perfetto livello, ci hanno convinto di aver intercettato un lastricato costruito dall'uomo; ma un metro di larghezza era ben poca cosa per potere attribuire ai Romani quell'opera. Dovevamo scavare ancora fino a raggiungere l'altro bordo della carreggiata per poterne misurare la larghezza. Il terreno che copriva il lastricato, man mano che procedevamo verso



Monte Bastione (25 agosto 1979): Franco Santi sul luogo del primo rinvenimento nel momento in cui avevamo portato alla luce il lastricato per una larghezza soltanto di metri 1,20/1,30. Si notino le felci circostanti lo scavo che coprivano totalmente il terreno.

monte, cresceva di altezza e ci costringeva a togliere sempre maggior materiale. Abbandonata la piccola zappetta, che ci serviva per fare i sondaggi, ci siamo muniti del piccone e del badile che portavamo sempre con noi; con gran lena, abbiamo proseguito lo scavo, facendolo più stretto possibile, per cercare di scoprire al più presto l'altro lato del lastricato. Tuttavia intimamente ci auguravamo di non arrivare troppo presto all'altro lato, perché più larga era la carreggiata, maggiore probabilità c'erano che fosse stata costruita dai Romani.

Durante il Medioevo, infatti, nei tratti fangosi, venivano lastricate anche le mulattiere per poter transitare a piedi o a cavallo, ma con una larghezza massima di metri 1,60-1,80. I Romani invece non costruivano mai strade lastricate di larghezza inferiore a metri 2,40, neppure negli alti valichi di montagna.

Conoscendo queste diverse caratteristiche costruttive, scavavamo sperando che, dopo le

pietre già scoperte, ce ne fossero altre, almeno fino a raggiungere la larghezza di metri 2,40. Man mano che avanzavamo nello scavo misuravamo la larghezza già scoperta e quando siamo giunti a metri 2,40, senza avere ancora trovato il bordo a monte, ci ha pervaso un senso di grande soddisfazione. Non sentivamo più la fatica ed in poco tempo abbiamo scoperto tutta la strada, raggiungendo il bordo a monte che delimitava la carreggiata a metri 2,50. Presi dall'entusiasmo abbiamo allargato lo scavo in asse con la direzione della strada e, prima del calar del sole, avevamo scoperto il basolato per una lunghezza di metri 1,50 e per una larghezza di metri 2,50.

Era il tardo pomeriggio del 25 agosto 1979; il giorno più bello di tutta la nostra avventura archeologica, perché emotivamente sentivamo di avere finalmente rintracciato la strada romana ricordata dai nostri avi.

Quella sera siamo rientrati a casa trionfanti a festeggiare con i nostri famigliari quella scoperta che loro avevano considerata irraggiungibile.

5 - I primi scavi ed il sopralluogo del Prof. Nereo Alfieri

Il giorno successivo siamo subito ritornati sul posto per proseguire lo scavo e portare alla luce ulteriori metri di strada. La pavimentazione si presentava compatta e ben conservata, con pietre di arenaria squadrate ed accostate le une alle altre con arte; le pietre posate nel bordo a monte erano molto più larghe di quelle posate nel bordo a valle, ove però si presentavano più profonde, perché messe in opera in verticale; nella parte centrale della carreggiata le pietre erano più piccole, ma comunque sempre perfettamente sistemate, strette fra le due "guide" laterali ancora intatte, che non presentavano alcuna sbavatura. Ci consideravamo fortunati di aver fatto il primo rinvenimento in un tratto della strada ben conservato, che permetteva di rilevare la sua struttura; e, proprio per le sue caratteristiche costruttive, per la posizio-



Monte Bastione (25 agosto 1979): Franco Santi e Cesare Agostini sul luogo del primo rinvenimento al termine della giornata di scavo. La soddisfazione traspare evidente dai loro volti. (Fotografia scattata da Andrea Agostini, nipote quattordicenne di Cesare Agostini, presente al rinvenimento).

ne di crinale e la direzione, ci siamo convinti di aver rintracciato la strada romana.

In pochi altri giorni di scavo abbiamo riportato alla luce un tratto di circa 10 m per tutta la sua larghezza di metri 2,50¹⁸.

La curiosità e l'ansia di trovare la conferma della sua continuità ci ha indotto a fare subito un altro saggio 70-80 m più a nord, sulla teorica direttrice della strada. Dopo alcuni scavi senza successo, ci siamo spostati leggermente più a valle, ove il declivio era più pianeggiante. In quella posizione abbiamo intercettato una pietra più larga di quelle scoperte sul lato a valle due giorni prima; proseguendo lo sca-

¹⁸ Questo tratto di strada lastricata è largo m 2,50, ma la maggioranza dei resti della strada, portati alla luce nel corso delle nostre ricerche, ha una larghezza costante di m 2,40, pari circa ad 8 piedi romani (cm 29,7 x 8 = m 2,376). Abbiamo comunque rilevato anche alcuni tratti con una larghezza intermedia fra m 2,50 e m 2,60. Queste differenze molto probabilmente sono attribuibili ad un diverso stato di conservazione della struttura: quella larga m 2,40 si è conservata perfettamente compatta come al momento della costruzione, mentre i tratti larghi m 2,50 possono avere subito un allentamento, fra pietra e pietra, per il cedimento del terreno.

vo, poi, in asse con la strada, ne abbiamo portate alla luce una decina, che, per la loro tipologia, ci hanno ricordato i bordi (crepidini) delle prime strade consolari romane.

Nel frattempo due amici, l'ing. Salvatore Argenziano e l'ing. Giorgio Brighetti, informati da noi del rinvenimento, si sono adoperati per invitare sul posto l'arch. Franco Bergonzoni, allora direttore della Biblioteca dell'Archiginnasio di Bologna e studioso di archeologia romana¹⁹. Questi ha ritenuto opportuno chiedere anche la partecipazione del Prof. Nereo Alfieri, allora titolare della cattedra di topografia dell'Italia antica all'Università di Bologna, che ha accettato l'invito. Fu deciso un sopralluogo sollecito, entro il mese di agosto; furono tutti da noi accolti al limite della strada carrozzabile ed accompagnati fino al luogo dello scavo attraverso un varco nella folta vegetazione. Giunti sul posto si sono soffermati a guardare con attenzione quelle pietre ancora un po' sporche di terriccio, ed a scrutare la struttura della pavimentazione, che appariva come un quadro surreale, incorniciato dal bordo scuro del terriccio scavato e dal verde delle felci.

Noi aspettavamo in silenzio rispondendo solo alle loro domande sulla storia del luogo ed indicazioni utili per il loro orientamento.

Dopo un cortese scambio di opinioni fra l'architetto Bergonzoni e il prof. Alfieri, quest'ultimo si è espresso in modo molto dubitativo, affermando sostanzialmente che quel piccolo tratto poteva anche appartenere ad una strada lastricata costruita dai Romani, ma era necessario trovare la conferma della sua prosecuzione fino al passo della Futa (posto a 8,5 Km più a sud) per poter riconoscere ad essa una funzione transappenninica compatibile con l'importanza della viabilità romana; in mancanza di tale prova, una strada di quel tipo poteva essere stata costruita in epoche più recenti per brevi collegamenti fra un convento ed una chiesa, un piccolo borgo medievale ed un mulino, etc..

Abbiamo escluso subito che nelle vicinanze, sull'asse di quel crinale, fossero mai esistiti centri abitati, mulini o conventi, se non il noto ospizio dello "Stale", al passo della Futa. Abbiamo chiesto poi se, a suo parere, poteva trattarsi dei resti della strada che Tito Livio



Monte Bastione (agosto 1979) : una sbiadita immagine del sopralluogo avvenuto alla fine di agosto del 1979 sul primo rinvenimento del lastricato della Flaminia Militare a m. Bastione; Franco Santi (a destra) illustra la nostra opinione al prof. Nereo Alfieri (al centro), che ascolta con attenzione, mentre l'arch. Franco Bergonzoni prende appunti.

dice costruita dal console C. Flaminio nel 187 a.C. da Bologna ad Arezzo.

La risposta del Prof. Alfieri è stata categorica ed assoluta: quella strada era stata da lui già individuata su un altro crinale, fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro, e quindi non poteva passare dal m. Bastione ove ci trovavamo.

Questa affermazione ci ha sorpreso, perché non conoscevamo i risultati delle sue ricerche sull'altro crinale, e deluso perché faceva crollare il pilastro storico su cui si fondava la nostra ricerca.

Probabilmente il prof. Alfieri ha colto dall'espressione dei nostri volti questi stati d'animo, tanto che si è sentito in dovere di ribadire la sua opinione informandoci che, appena

¹⁹ L'arch. Franco Bergonzoni di Bologna ha pubblicato numerosi studi su Bologna in epoca romana, interessandosi in particolare alla individuazione delle prime strade urbane tracciate dai Romani.

tre anni prima, aveva pubblicato negli “Atti della Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna” i risultati dei suoi studi, che avevano portato alla individuazione del tracciato della strada costruita dal console C. Flaminio da Claterna al Passo della Raticosa²⁰.

Anche se imbarazzati per avere dimostrato di non essere documentati su tutte le opinioni degli studiosi moderni, tuttavia gli abbiamo chiesto notizie sulle caratteristiche costruttive e la lunghezza dei tratti di strada romana da lui rinvenuti. Egli allora ha chiarito di non aver rinvenuto alcuna pavimentazione stradale, ma di avere formulato soltanto una ipotesi dell'esistenza della strada di Flaminio, avendo riscontrato in documenti del 1100-1200 la persistenza su quell'itinerario di toponimi stradali che potevano aver avuto origine dal nome di quel console.

Queste parole ci hanno confortato, lasciandoci ancora una speranza, perché i nostri modesti rinvenimenti non erano stati idealmente demoliti dalla concreta esistenza di altri reperti alternativi, ma soltanto da argomentazioni fondate su documenti posteriori di 1300-1500 anni e tutti da interpretare. Tuttavia, sia per la mancata conoscenza dei suoi scritti sull'argomento, sia per un istintivo timore reverenziale, non abbiamo sollevato alcun dubbio sulla sua ipotesi, nonostante che l'arch. Bergonzoni si fosse pronunciato con toni meno dubitativi sulla probabile ascendenza romana del lastricato che aveva sotto gli occhi²¹.

6 - La monografia del Prof. Nereo Alfieri ci ha lasciato buone speranze

Dopo l'incontro con il Prof. Nereo Alfieri i nostri iniziali entusiasmi si sono fortemente attenuati, ma non al punto da farci rinunciare definitivamente all'impresa.

Abbiamo infatti pensato che egli aveva potu-

to vedere soltanto pochi metri di strada e, quindi, non aveva potuto rendersi conto della sua continuità e della sua costante e solida struttura costruttiva. Inoltre era stato condotto su una montagna sconosciuta ed in un bosco ove è stato per lui difficile orientarsi e comprendere l'esatta direzione del crinale e della strada. Aggiungasi che non conoscendo la storia di quel territorio, poteva avere intimamente attribuito quell'opera stradale a vicine comunità medievali, nonostante le nostre assicurazioni sulla loro inesistenza.

Comunque è innegabile che la sua autorità in materia e, soprattutto, la sua affermazione di avere già individuato su un altro crinale il tracciato della strada di C. Flaminio, avevano alimentato molti dubbi sui nostri primi rinvenimenti. Tuttavia eravamo curiosi di prendere visione dei suoi scritti e, non appena rientrati in città dalle ferie, li abbiamo studiati con grande attenzione.

A conclusione di questa lettura un certo ottimismo, benché cauto, è ritornato in noi, avendo constatato che il tracciato da lui ipotizzato era fondato soltanto su alcuni toponimi stradali ritrovati in documenti dei secoli XII e XIII e successivi, non confortati da alcun rinvenimento archeologico che potesse richiamare alla memoria una struttura viaria romana. Peraltro lo stesso Alfieri, in una preliminare descrizione della geografia fisica dell'Appennino tosco-emiliano, esprimeva i suoi dubbi sulla individuazione morfologica del crinale che più probabilmente aveva seguito Flaminio ed auspicava che: “... *In pratica, se si riuscisse ad individuare il valico oppure un tratto montano della via Flaminia “minore”²², sarebbe lecito pensare che la sua continuazione preferenziale seguisse il solco ed il contrafforte iniziale. Nel caso di Bologna, però, una ricerca in tal senso si presenta molto ampia, dato che attorno al nostro centro avviene la confluenza di due sistemi idrografici: quello del Reno-Setta ad oriente; quello del Savena-Zena-Idice, ad occidente*”²³.

²⁰ Nereo Alfieri: “*Alla ricerca della via Flaminia Minore*”. Estratto dagli Atti della Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, - classe di scienze morali - anno 70° Rendiconti, vol. LXIV; 1975-1976 - tipografia Compositori, Bologna 1976.

²¹ L'arch. Bergonzoni ha poi tempestivamente inviato una segnalazione scritta alla Soprintendenza archeologica per l'Emilia e Romagna specificando nell'oggetto: “*Comune di S. Benedetto Val di Sambro; tratti di pavimentazione stradale forse di età romana nella zona di monte Bastione*”.

²² L'appellativo Flaminia “minore” è stato attribuito dal Prof. Alfieri al tracciato da lui ipotizzato sul crinale che fa da spartiacque fra il fiume Idice ed il torrente Sillaro.

²³ Nereo Alfieri: op. cit., pag. 56.

In sostanza restavano aperte alcune alternative nella ricerca del tracciato della strada di Flaminio, non escludendo egli a priori anche il nostro crinale compreso fra il Savena ed il Setta. Alternative e dubbi, questi, che il prof. Alfieri esprimeva poco più avanti a conclusione della sua breve descrizione geo-morfologica dell'Appennino tosco-emiliano: "... *La conclusione di questo esame, metodologicamente indispensabile, non è confortante: senza l'apporto di fonti specifiche, la ricerca del tracciato dell'antica strada non può spingersi al di là di ipotesi pressoché equivalenti fra di loro...*"²⁴.

Abbiamo quindi constatato con sollievo

che, quanto il prof. Alfieri aveva scritto, era ben diverso nella sostanza dalle categoriche affermazioni fatte il giorno del sopralluogo al m. Bastione, perché lasciava aperta la possibilità di dimostrare che la strada di Flaminio era stata costruita sul nostro crinale, qualora avessimo trovato la sua continuazione fino al valico appenninico.

Dopo questa lettura non vedevamo più il prof. Alfieri come il sostenitore di una tesi contraria alla nostra, ma anzi come un prezioso suggeritore di quello che dovevamo ancora fare.

Non ci rimaneva, quindi, che proseguire le ricerche fino a quel valico, cosa alla quale ci siamo dedicati negli anni successivi.

²⁴ Nereo Alfieri: op. cit., pag. 57.

INTRODUZIONE ALLE PARTI QUINTA E SESTA

La prosecuzione delle ricerche e la descrizione dei rinvenimenti in otto zone archeologiche

Stimolati dalla scoperta dei primi metri di strada lastricata al monte Bastione, abbiamo proseguito le ricerche, convinti di trovare altre testimonianze verso il passo della Futa, consapevoli della necessità di dovere raggiungere quell'obiettivo, che lo stesso Prof. Alfieri aveva considerato fondamentale.

Ciò anche se eravamo rimasti sostanzialmente delusi dalla freddezza del mondo accademico che, manifestandosi del tutto indifferente a quei primi rinvenimenti, non aveva colto l'occasione per aprire un campo di ricerca archeologica a livello universitario in un luogo non lontano da Bologna. Sarebbe stata un'ottima palestra di studio per giovani assistenti e studenti di archeologia e noi avremmo potuto dare la nostra disponibilità come guide in quel territorio, tutto sommato, difficile da esplorare; eravamo convinti che con la reciproca collaborazione si sarebbero potuti raggiungere risultati molto interessanti.

Tuttavia questo atteggiamento negativo del mondo scientifico, da un lato, si è rivelato anche benefico, perché ha suscitato in noi uno spirito di emulazione che ha contribuito a dare maggior vigore alla prosecuzione "solitaria" delle ricerche. Da quel momento abbiamo dedicato all'esplorazione maggior tempo nei periodi compresi fra marzo e novembre; infatti non si trattava più di fare ricerche come passatempo durante le ferie, ma di portare a termine un'impresa che sentivamo come un impegno morale.

Per dare maggiore consistenza scientifica alla nostra ricerca, ci siamo resi conto che era necessario rivolgere l'attenzione non soltanto all'individuazione del tracciato stradale, ma

anche a tutti quegli indizi e quelle emergenze che potevano aiutare la ricostruzione della storia del territorio.

Il filo conduttore delle nostre esplorazioni è stata l'antica mulattiera di cresta, tuttora visibile in buona parte del suo percorso; alle volte abbiamo incontrato difficoltà a rintracciarla, perché nascosta dalla vegetazione, o perché sviati dalla presenza di deviazioni anomale, nate per evitare ostacoli improvvisi. Comunque siamo sempre riusciti a ritrovare l'itinerario riportandoci in cresta. Particolare attenzione è stata rivolta anche ai toponimi dei singoli luoghi attraversati, effettuando verifiche per l'accertamento della loro origine. Così è stato per il monte Luario, Piana degli Ossi, Poggio Castelluccio. Man mano che intercettavamo un piccolo tratto del lastricato ci limitavamo a fare lo scavo più stretto possibile, al fine di scoprire rapidamente i due margini della carreggiata e verificarne la larghezza, per avere subito la conferma della identica struttura costruttiva e della continuità dell'asse viario ritrovato precedentemente. Soltanto in tempi successivi, avvalendoci del compiacente aiuto manuale di amici, tornavamo su quei posti per allungare lo scavo onde avere una visione più ampia e completa dei singoli rinvenimenti. E così i reperti che ora ci accingiamo a descrivere sono il risultato delle nostre ricerche, dei nostri sondaggi ed anche della collaborazione di numerosi amici che ci hanno dato un non indifferente contributo manuale e morale.

La Soprintendenza archeologica per la Toscana (competente per territorio), dall'autunno 1986, quando è stata ufficialmente informata dei nostri rinvenimenti¹, ha attentamente con-

¹ Con lettera del 29/09/86 (documento n. 1) abbiamo inviato alla Soprintendenza archeologica per la Toscana una prima segnalazione dei rinvenimenti effettuati. Molto tempestivamente ci è pervenuta una risposta con la comunicazione di un imminente sopralluogo da parte di un loro funzionario (documento n. 2), che poi è stato concordato per il giorno 16/11/1986.

trollato l'andamento delle nostre ricerche e successivamente ha effettuato scavi nei luoghi da noi indicati.

Soltanto il ritrovamento dei resti del ponte di Colombaiotto (località Bilancino - zona archeologica "H") e della fornace romana di Sassorosso sono attribuibili ad una concomitanza di circostanze fortunate; questi rinvenimenti giacciono esattamente sulla direttrice della strada, l'uno sul fiume Sieve e l'altro vicino a monte Venere, e costituiscono due importanti testimonianze archeologiche che confermano l'esistenza del tracciato transappenninico romano per ulteriori 21 chilometri, portando ad un totale di 37 chilometri la continuità dell'area dei reperti. Essi sono ubicati sostanzialmente nel cuore della dorsale appenninica, compresi in otto zone archeologiche che ci accingiamo a descrivere nelle prossime pagine, indicando la loro esatta posizione sulla cartografia dell'I.G.M., ed illustrandoli con schizzi planimetrici e fotografie.

Iniziando dalla zona "A" (m. Bastione), luogo dei primi scavi positivi, proseguiamo rispettando la cronologia dei rinvenimenti fino alla zona "H" (ponte di Colombaiotto).

I rinvenimenti fra il monte Bastione ed il passo della Futa (PARTE QUINTA - anni 1979-1992) sono sostanzialmente raggruppati in quattro zone archeologiche (A,B,C,D,) che si trovano nel punto più alto dell'itinerario transappenninico, toccando le quote di m 1120 al m. Bastione, di m 1166 al m Poggiaccio e di m 1110 al Poggio Castelluccio². Con riferimento al tracciato romano il valico appenninico vero e proprio è, quindi, al m. Poggiaccio e non al passo della Futa, che raggiunge soltanto la quota di metri 903 s.l.m.³.

Abbiamo trascorso i primi dieci anni delle nostre ricerche prevalentemente in questa fascia di territorio, lunga soltanto 8,5 Km, ma che ci ha impegnati a fondo con numerosi saggi. Le nostre fatiche però, in molti casi, sono state ricompensate dal rinvenimento di tratti lastricati ben conservati e di altri reperti di interesse archeologico, che hanno confermato



² Le quote indicate si riferiscono all'altezza del tracciato stradale romano, il quale, in corrispondenza di queste cime, passa poco al di sotto di esse, per seguire il livello del crinale, evitando così di salire e scendere inutilmente per poche decine di metri. Le loro vette infatti raggiungono rispettivamente m 1190, m 1196 e m 1131 s.l.m..

³ Il passo della Futa costituisce oggi un valico in riferimento alla strada statale n. 65 (detta appunto della Futa) in quanto, da quella località, la strada moderna comincia a scendere costantemente verso il Mugello.

la persistenza su questo crinale di una importante viabilità preromana, romana e medievale.

Dal 1979 al 1983 abbiamo proseguito le ricerche da soli; poi si è unito a noi Vittorio Di Cesare, pubblicista e topografo, il quale è stato fra i primi a credere nell'importanza della nostra impresa e sovente ci ha seguito per effettuare rilevamenti topografici dei lastricati già portati alla luce. E quando, nel 1985, abbiamo ottenuto ospitalità nella rivista pubblicata mensilmente dalla Soc. Autostrade di Roma, egli ha scritto sei articoli per illustrare i rinvenimenti fatti fino a quel momento⁴, divulgando così, per la prima volta, i risultati delle nostre

ricerche. La notizia non è sfuggita al dott. Nereo Liverani, giornalista del quotidiano "La Nazione" di Firenze, il quale, il 5 novembre 1985, ha pubblicato un articolo sull'argomento⁵. Si è trattato del primo articolo su un quotidiano ad ampia tiratura che ha contribuito, insieme alla diffusione della scoperta attraverso contatti personali e conferenze, a destare un progressivo compiacente interesse per la nostra iniziativa, ma anche alcune critiche.

Nella PARTE SESTA descriviamo i rinvenimenti compresi fra m. Bastione e m. Venere (anni 1985-1992): la strada *glarea* (zona archeologica "E") e la fornace romana di Sasso-

⁴ Gli articoli sono apparsi nella rivista intitolata "Autostrade", mensile di tecnica e di informazione pubblicata dalla Soc. Autostrade di Roma. I primi tre articoli, nei numeri 7-8-9 e 12 del 1985 e gli altri nei numeri 7-8-9 e 11 del 1986.

⁵ Vedasi documento n. 3.

rosso (Zona archeologica “F”).

PARTE QUINTA

LE RICERCHE ED I RINVENIMENTI DAL MONTE BASTIONE AL PASSO DELLA FUTA (1979-1992)

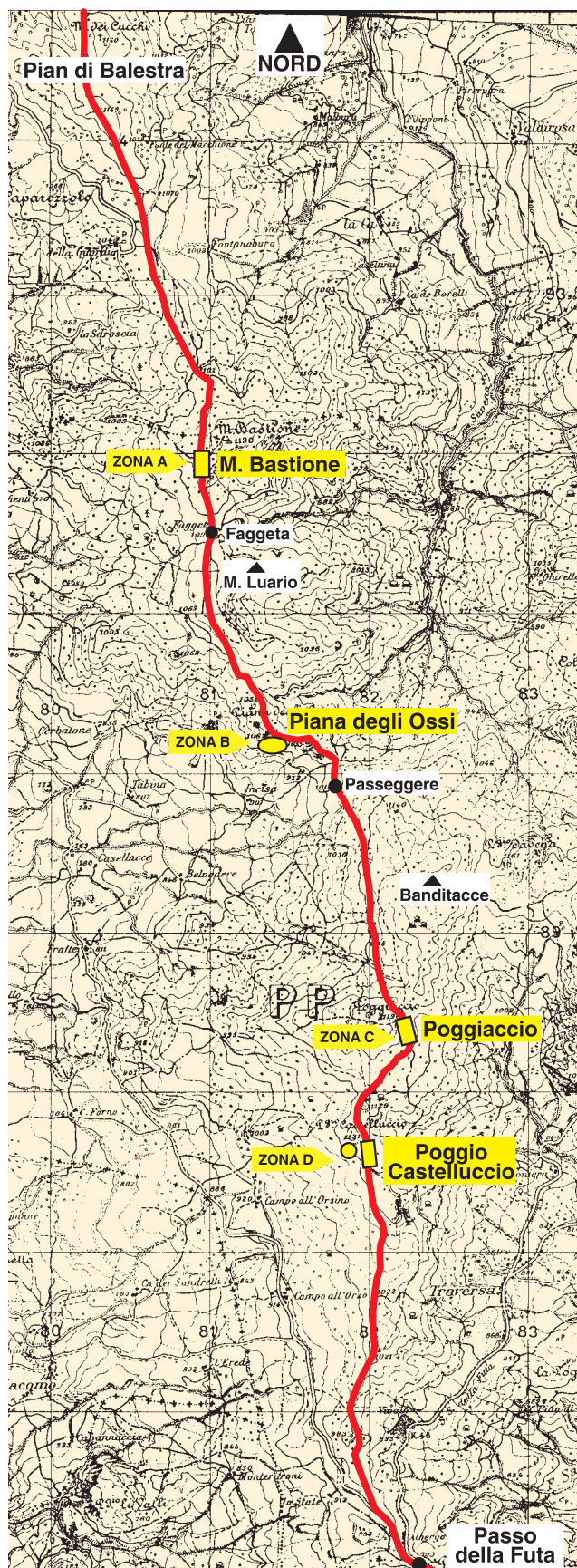


Tavola 14
Il tracciato romano ed i luoghi dei rinvenimenti dal
monte Bastione al passo della Futa - zone
archeologiche A, B, C, e D.
(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99)

CAPITOLO IX

MONTE BASTIONE (ZONA ARCHEOLOGICA “A”: siti A/1 - A/2 - A/3 e A/4) E LA FAGGETA

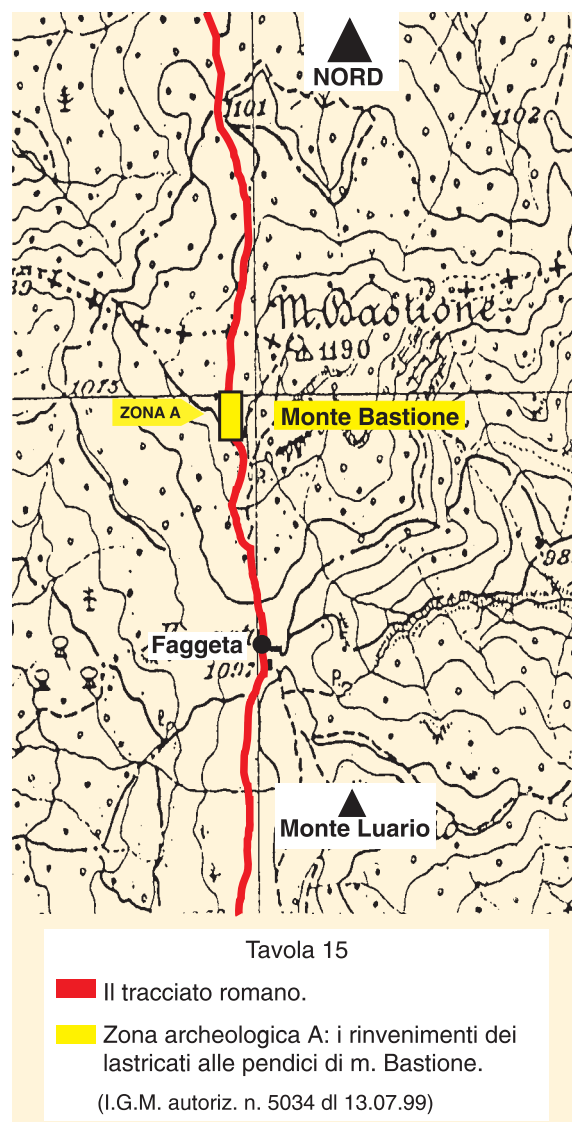
- 1 - I lastricati romani (siti A/1 - A/2 - A/3 e A/4).
- 2 - Il sentiero preromano (siti A/5 e A/6).
- 3 - In tremila anni sono stati costruiti sette tracciati stradali paralleli sul versante occidentale dello stesso crinale.
- 4 - La Faggeta.

1 - I lastricati romani (siti A/1 - A/2 - A/3 e A/4)

Il monte Bastione si trova fra le valli del Savena e del Setta, dove il confine separa l'Emilia dalla Toscana¹. La sua cima (m 1190 s.l.m.) gareggia alla pari con quelle di monte Poggiaccio, Sasso di Castro e monte Freddi. Sul lato settentrionale non ha rivali, tanto che, nei giorni tersi, si vede ad occhio nudo, sul Colle della Guardia, la basilica di S. Luca; oltre la linea bassa e grigia della Pianura Padana, emergono, come grandi vele, le cime innevate delle Alpi.

Il suo nome non lascia dubbi sulla funzione di “castelliere” e di fortezza che ha avuto in passato. La cima ha la forma di una piattaforma ovale di circa 250 mq ed è difesa da due profondi fossati circolari². Probabilmente è stata utilizzata nel passato da diversi contendenti, dai Bizantini alle milizie granducali. La sua origine di “castelliere” invece, non ha incertezze: i frammenti di ceramiche ritrovati sono attribuibili alla civiltà appennino-ligure, (sec.VIII-IV a.C.) e sono identici a quelli rinvenuti poi al m. Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio.

Ad una quota di circa 70 metri al di sotto della sua vetta, ove il crinale verso sud si raccorda al livello di quello proveniente da nord, si trovano i rinvenimenti della zona archeologica “A”. Qui abbiamo portato alla luce circa



¹ Testimoniano la linea di confine alcuni cippi cilindrici in arenaria portanti la data del 1789.

² Serafino Calindri: op. cit., pag. 236, ricorda, a proposito del m. Bastione, che sulla sua vetta “... sonovi tuttora gli avanzi di un forte di terra, con sua piazza d’armi, fossa controfossa, spalto, etc., fatte in occasione delle ultime guerre del secolo scorso tra i Fiorentini ed il Papa, radente quasi il confine tra i due Stati”.



Monte Bastione: la fotografia è scattata da nord. La strada è stata rinvenuta sul suo versante occidentale 70 m al di sotto della cima. In primo piano Pian di Balestra.

80 metri di strada lastricata, larga m 2,50, che sfiora di pochi metri il crinale ed il cui stato di conservazione varia secondo le diverse posizioni.

SITO A/1

Nel sito "A/1", che è il punto del nostro primo rinvenimento, il lastricato è pressoché intatto per dieci metri; è stato quindi possibile verificarne la tecnica di costruzione.

Sul lato a monte sono allineate pietre di arenaria locale prevalentemente larghe 40/50 cm. e profonde 25/30 cm, posate su un letto di piccoli pezzi di pietra arenaria (*glarium*), evidentemente raccolti dal materiale di scarto delle cave, ed avente la duplice funzione di dare stabilità alla pavimentazione e favorire il drenaggio delle acque piovane. Ogni tanto esse sono intercalate da pietre più strette, ma comunque sempre profonde 25/30 cm. Nel bordo a valle, invece, sono state utilizzate prevalentemente pietre più strette e profonde che assolvono meglio alla funzione di sostegno della parte centrale della carreggiata, ove sono posate pietre di dimensioni più piccole. Tutte le pietre sono perfettamente aderenti l'una

all'altra e la pavimentazione si presenta compatta e solida. Gli altri nove metri portati alla luce, sempre nel sito A/1, presentano invece il bordo a valle molto sconnesso ed, in alcuni punti scomparso, mentre il bordo a monte conserva la sua originale compattezza. E' sorprendente poi lo spessore di 60 cm dell'humus sotto il quale è stato ritrovato il basolato sul lato a monte della carreggiata. Si deve tener conto, infatti, che in questo punto la strada si trova soltanto 8/10 metri più in basso della sommità del crinale; è evidente che in questa posizione di vertice non si sono potuti raccogliere in abbondanza il terriccio ed i piccoli detriti che vengono normalmente trascinati dalle acque piovane, per il semplice fatto che a monte della pavimentazione non c'è un declivio che abbia potuto alimentare lo scivolamento di questo micro-materiale, tanto da coprire in pochi secoli la carreggiata stradale. Né si può ipotizzare uno slittamento di piccole frane superficiali, proprio perché ci troviamo al vertice del crinale. I 60 cm che coprivano il bordo, lato a monte, sono quindi molto significativi, in quanto sono il frutto di una lentissima sedimentazione dovuta in gran



Monte Bastione (sito A/1-direzione nord): *il tratto di strada meglio conservato rinvenuto a m. Bastione.*



Monte Bastione (sito A/1-direzione nord): un'immagine ravvicinata della pavimentazione.



Monte Bastione (sito A/1): particolare del bordo a monte della pavimentazione ; sono in evidenza le larghe pietre di arenaria strettamente connesse e lo strato di 60 cm. di terriccio che le ricopriva. E' importante notare la vicinanza della sommità del crinale (8-10 m) che si vede sullo sfondo della fotografia.



Monte Bastione (sito A/1-direzione nord): particolare del bordo a monte della pavimentazione ; alcune pietre raggiungono anche i 60 cm di larghezza.



Monte Bastione (sito A/1-16 novembre 1986): il Dott. Luca Fedeli, Ispettore della Soprintendenza archeologica per la Toscana, (al centro) visita per la prima volta il lastricato ritrovato, già parzialmente ricoperto dalle foglie cadute nei mesi autunnali. Lo accompagnano Cesare Agostini (a sinistra) e Franco Santi.



Monte Bastione (sito A/1-direzione nord): tutti i 19 metri di strada riportati alla luce. La parte in primo piano è ben conservata, mentre l'altra presenta sul bordo di valle alcune sbavature dovute a piccoli cedimenti del terreno. Sullo sfondo si intravede la prosecuzione del lastricato completamente disassato verso sinistra, per lo slittamento provocato da una frana superficiale.

parte alla caduta di foglie e rami ed in minore quantità al trasporto, ad opera del vento, di pulviscolo e piccoli detriti; un tale spessore della sedimentazione può ben giustificare il decorso di duemila anni³.

³ Per dare un'idea della lenta crescita degli strati sedimentari organici, frutto della macerazione minuta delle foglie e dei rami, merita riferire la constatazione da noi fatta nella zona del m. Poggiaiccio, ove ci siamo imbattuti in trincee a uomo scavate da militari americani nell'autunno 1944; attorno alle trincee abbiamo rinvenuto coperchi di scatolette, posate, bustine in carta argentata di liofilizzati di caffè e zucchero etc. che si trovavano sotto uno strato di humus di soli 2-3 cm, e sono passati più di 50 anni!



SITI A/2 E A/3

Nei contigui siti A/2 e A/3, posti più a nord, la pavimentazione, per una lunghezza di circa 52 metri, è molto deformata in tutta la sua larghezza, tanto che in alcuni punti si presenta infossata ed in altri rialzata. E' l'evidente effetto di uno smottamento che ha trascinato in basso di qualche metro tutto l'impianto stradale tanto da disassarlo rispetto a quello immediatamente precedente⁴.

SITO A/4

Anche il sito A/4, per una lunghezza di circa 10 metri, è stato interessato da un cedimento del terreno che ha determinato, però, minori conseguenze sull'assetto del basolato, il quale si presenta ancora compatto. In questa posizione sia il bordo a monte che quello a valle è stato costruito con pietre di arenaria molto grandi; questa particolarità sta ad indicare che, al momento della costruzione, in questo luogo il terreno era quasi pianeggiante, come oggi.



Monte Bastione (sito A/2-direzione sud): la pavimentazione deformata da una frana superficiale.

⁴ Questo tratto di lastricato è stato portato alla luce con il determinante aiuto di Bruno Ciccone, che ringraziamo per il pluriennale impegno profuso.



Monte Bastione (sito A/3): l'unico tratto non deformato dalla frana nel sito A/3. Grosse pietre di arenaria riemergono dal bosco definendo i due bordi della strada. Il metro appoggiato sul lastricato dà l'idea visiva della larghezza dei basoli e della carreggiata stradale.



Monte Bastione (sito A/4): il bordo (crepidine) portato alla luce 80 m a nord del primo rinvenimento. Si noti l'esatta corrispondenza costruttiva con la crepidine raffigurata nella fotografia a fianco riguardante un tratto della via consolare Salaria.

2 - Il sentiero preromano (siti A/5 e A/6)

Nel corso delle ricerche in questa parte di crinale, in occasione di uno scavo effettuato esattamente sulla cresta, ci siamo imbattuti in un lastricato costruito sempre con pietre di arenaria, ma con tecnica più grossolana, largo soltanto m 1,25. Abbiamo allora proseguito lo scavo seguendo sempre la sommità del crinale che, pochi metri più a sud, converge a destra ed inizia a scendere con decisione per alcune decine di metri; il lastricato segue esattamente il crinale e, quindi, anch'esso effettua una curva a destra e prosegue in discesa sempre con una larghezza costante di m 1,25. Abbiamo portato alla luce soltanto due tratti di complessivi 25 metri in quanto quello in discesa è ora chiaramente divelto e dissestato.

In direzione contraria, cioè verso nord, i sondaggi fatti con l'intenzione di seguirne la continuità, non hanno portato ad alcun risul-



Crepidine sinistra della via Salaria antica dopo il chilometro 53 (tratta da "Strade romane, percorsi e infrastrutture" del prof. Lorenzo Quilici dell'Università di Bologna. Estratto: la via Salaria da Roma all'alto Velino Casa ed. L' "Erma" di Bretschneider, pag. 103).



Monte Bastione (sito A/4-direzione sud): *in questo tratto anche il bordo a valle del lastricato (lato destro) è costruito con grossi blocchi di arenaria posati orizzontalmente.*

tato concreto. Questi due spezzoni di sentiero pavimentato, che noi abbiamo identificato come siti “A/5” ed “A/6”, si trovano a circa 80/90 metri più a sud rispetto al sito A/1 e seguono, come detto, l’esatta sommità del crinale; il lastricato romano, invece, passa 10 metri più in basso. Se si traccia idealmente la prosecuzione rettilinea della strada romana verso sud, si nota che essa⁵ scendeva dolcemente lungo il fianco del crinale, allontanandosi progressivamente dalla sua sommità, che in quel punto è pressoché pianeggiante, ed andava a raccordarsi poi alla sua prosecuzione, ove questo discende decisamente. In tal modo evitava quella curva e quella pendenza rilevante che invece ha dovuto affrontare il sentiero lastricato che segue rigorosamente l’andamento della sommità del crinale. In altre parole è evidente che la strada romana ha “tagliato” la curva evitando la forte pen-

denza. Questa affermazione, che trae fondamento dalla situazione del luogo e dalla posizione dei reperti, fa intuire che il sentiero lastricato è anteriore alla costruzione della strada romana, non avendo senso una cronologia costruttiva inversa. Se infatti già esisteva una strada larga m 2,50 e rettilinea, inutile sarebbe stata la costruzione successiva di un sentiero largo appena 1,25 che doveva affron-



Monte Bastione-(sito A/5-direzione nord): *il sentiero pavimentato largo soltanto m 1,25 rinvenuto sulla sommità del crinale poco distante dalla strada romana. La scomparsa di una parte di esso è attribuibile al secolare transito di carbonai e taglialegna testimoniato da un viottolo che lo interseca.*

⁵ Nonostante assidue ricerche non abbiamo trovato la prosecuzione della strada romana nelle immediate vicinanze del sito A/1 in direzione sud, per evidenti frane verificatesi nel corso dei secoli.

tare una forte pendenza, una curva ed un percorso più lungo per collegare gli stessi due punti del crinale. Forse è stato proprio il disuso del sentiero lastricato in quel punto del crinale, non più percorso, che ha permesso la sua conservazione fino alla nostra epoca. Se si dà credito a queste osservazioni si deve necessariamente concludere che quelli sono i resti di un lastricato costruito sul tracciato transappenninico del noto sentiero etrusco, in un punto ove era necessario consolidare un fondo fangoso, in forte pendenza ed in curva.

3 - In tremila anni sono stati costruiti sette tracciati stradali paralleli sul versante occidentale dello stesso crinale

La zona archeologica "A" assume ancora maggiore importanza, ai fini dello studio della viabilità transappenninica, se si considera che nello stesso luogo esistono altri due tracciati stradali ad essi paralleli e di epoche successive. Soltanto 8 metri più in basso della strada



Monte Bastione (sito A/5-direzione nord): un particolare del sentiero lastricato di crinale.



Monte Bastione (sito A/6-direzione nord): il sentiero in salita grossolanamente lastricato nel punto in cui effettua una curva di 90° a sinistra.

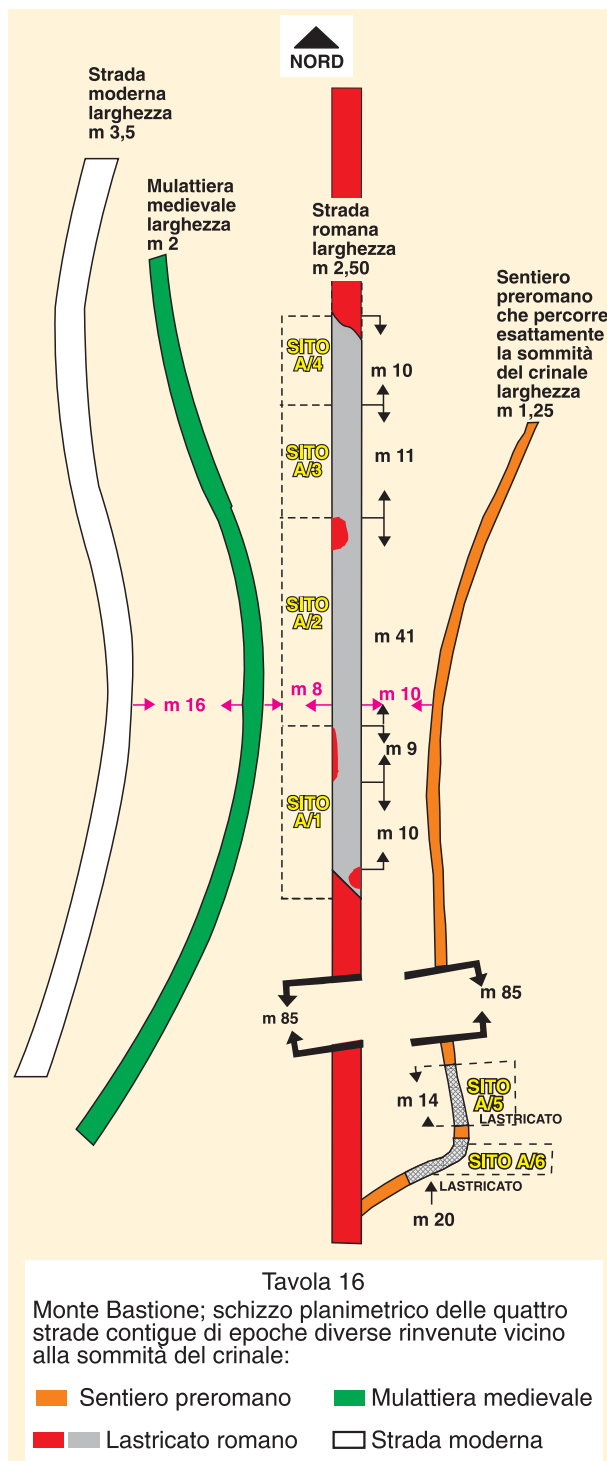
romana è ancora evidente la mulattiera transappenninica medievale che, essendo priva di pavimentazione, con il passare dei secoli, si è incassata a tal punto da creare un vero e proprio fossato, profondo 2/3 metri. In questo luogo essa si snoda pressoché parallela al tracciato romano e, poco più a sud, si unisce ad esso ricalcando lo stesso tracciato sullo stretto spartiacque discendente verso la Faggeta.

Una quarta strada percorre lo stesso versante, 15-16 metri più in basso della mulattiera e ad essa parallela; si tratta di una strada vicinale carrozzabile, con fondo inghiaiato, costruita negli anni 1948-50 per consentire l'accesso alla casa della "Faggeta", allora abitata da contadini.

Dunque, nello spazio di 35-40 metri, sullo stesso versante rivolto verso occidente, poco sotto la cima del monte Bastione, c'è la testimonianza di quattro tracciati stradali paralleli, utilizzati in epoche successive:

- il più antico, presumibilmente pre-romano, è quello che ricalca esattamente la sommità del crinale;

- successivamente i Romani hanno costruito una strada perfettamente pavimentata, larga m 2,40-2,50 al di sotto della sommità del crinale di circa 10 metri;
- nel Medioevo per valicare l'Appennino, è stato utilizzato per secoli la stessa dorsale, ma il tracciato della mulattiera è sorto 8-10 metri più in basso della strada romana;
- infine, in epoca moderna, è stata costruita una strada vicinale carrozzabile 15 metri al di sotto della mulattiera medievale.



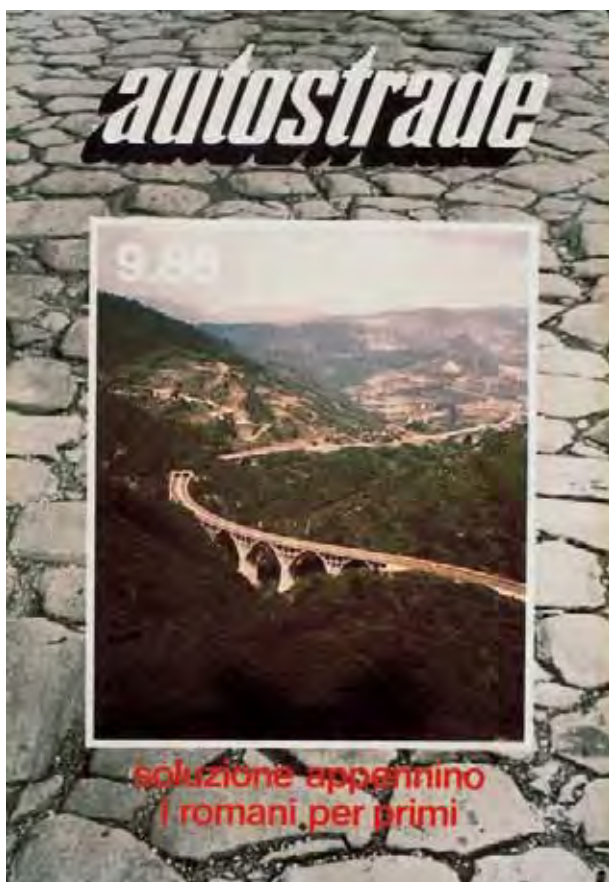
Monte Bastione: la mulattiera sterrata medievale, ricoperta di foglie, è incassata nel versante occidentale del crinale e corre quasi parallela alla strada romana, 8-10 m più in basso.

Quindi, per attraversare l'Appennino, l'uomo ha utilizzato lo stesso crinale ma, col passare dei secoli, ha seguito tracciati che si sono snodati sempre più in basso, di poche decine di metri.

Se poi confrontiamo la posizione di questi antichi tracciati con la viabilità più recente, constatiamo, scendendo molto più in basso, nello stesso versante occidentale, la presenza della strada interregionale che si stacca dalla statale n. 325 a Rioveggio e, toccando i paesi di Montefredente, Pian del Voglio e Bruscoli, arriva al passo della Futa.

Ancora più in basso passa l'autostrada del Sole che collega Bologna con Firenze. Infine, quasi sull'alveo del fiume Setta, alle falde occidentali di questo crinale, è stata iniziata da un anno la costruzione di una galleria autostradale, lunga quasi 9 km, che dovrà concorrere a migliorare la viabilità transappenninica fra Bologna e Firenze, eliminando le difficoltà che comporta, ancora oggi, l'attraversamento del valico toscano-emiliano, nonostante l'esistenza dell'autostrada.

Sono passati più di 2500 anni da quando gli Etruschi, ricalcando una esistente antichissima pista, scelsero l'esatta sommità di questo crinale per valicare l'Appennino. Non ci deve meravigliare che ancora oggi, all'inizio del terzo millennio, si segua la stessa direttrice per migliorare i collegamenti fra Bologna e Firenze; l'unica diversità sta nella quota del tracciato. Gli Etruschi transitavano a 1130 metri s.l.m.. Oggi si costruisce la galleria nella parte più bassa della stessa dorsale, a quota 420 m s.l.m..



Il frontespizio della rivista mensile "AUTOSTRADE" con il titolo: "Soluzione Appennino, i Romani per primi" che ha pubblicato nel numero di settembre 1986 un articolo sui nostri primi rinvenimenti.

4 - La Faggeta

Non possiamo continuare la descrizione delle nostre ricerche verso il passo della Futa senza fare un cenno su "La Faggeta", località posta subito a sud del monte Bastione.

Con il nome di Faggeta si indica un edificio rustico, oggi fatiscente, posto esattamente sulla sommità del crinale, che lì si abbassa fino a quota 1097 s.l.m., circa 500 metri a sud del monte Bastione.

Costruito in tempi antichissimi e ricostruito in epoche successive, come testimoniano numerosi elementi architettonici diversi inclusi nei suoi muri, esso si trova in corrispondenza di un passaggio obbligato in quanto, in quel punto, il crinale si restringe, non lasciando alternative al transito sui suoi fianchi.

Forse a causa di tale caratteristica orografica l'edificio venne costruito proprio in quella posizione, assumendo in tal modo un'importanza strategica ai fini del controllo della viabilità transappenninica fin dall'Alto Medioevo⁶. La sua importanza è confermata anche dal rinvenimento di due acquedotti di epoche diverse che, uno più profondo dell'altro, dalla stessa sorgente, che sgorga dalle prime pendici del m. Bastione, portavano l'acqua fino a quella costruzione. Il condotto d'acqua superiore è costruito a regola d'arte, con tubi in cotto ad innesto, risalenti ai secoli XIV-XV. L'acquedotto sottostante, che segue lo stesso tracciato, è costruito con lastre rettangolari di arenaria, sistemate in modo da formare un condotto rudimentale, attribuibile ad un'epoca molto anteriore.

La presenza di questi due acquedotti dimostra che l'edificio, nei tempi antichi, è stato costruito per scopi militari e ciò per due ordini di considerazioni:

- nessuna casa colonica in tutta la zona dell'alto Appennino ed anche nei centri abitati più a valle, è mai stata servita da un acquedotto prima del 1900. Soltanto i castelli o le residenze gentilizie potevano permettersi questo lusso;
- nessuna casa colonica è stata mai costruita come primo impianto sulla sommità di un crinale, ad oltre 1000m. di altitudine; ciò avrebbe comportato la fatica di trasportare in salita prima i materiali da costruzione, ed in seguito tutti i prodotti dei campi e del bosco (fieno, cereali, legname etc.); per trasportarli comodamente in discesa ben più logico era invece costruire la casa più in basso rispetto al potere.

Siamo convinti che, nel caso dell'edificio della Faggeta, la destinazione d'uso a casa colonica sia senz'altro avvenuta in tempi successivi alla sua costruzione, avendo l'opportunità di utilizzare un solido fabbricato già esistente.

Col nome di questa casa solitaria si indicava nel Medioevo la mulattiera che dalla Toscana conduceva nel territorio bolognese, attraverso il valico dello Stale (passo della Futa). Lo conferma anche il prof. Leonardo Rombai dell'Istituto di Geografia dell'Università di

⁶ L'importanza dell'edificio era attestata anche da uno stemma della nobile famiglia fiorentina dei Medici incastonato sul portale e, purtroppo, rubato circa 20 anni or sono.



La strada inghiaiaata costruita negli anni 1950 per collegare la casa della Faggeta (che si intravede fra gli alberi) con Pian di Balestra. In questo punto coincide esattamente con il crinale venendo quindi a sovrapporsi al tracciato romano e medievale.

Firenze⁷: “le transappenniniche maggiormente usate erano nel cinquecento una dozzina: (omissis) la via della “Faggeta” o delle “Cannove” che, percorrendo il versante sinistro della valle del Savena, si staccava dalla bolognese del Gioigo a Pianoro e, toccando Brento, Trasasso, Cedrecchia, Madonna dei Fornelli, il passo del Monte Bastione, la Faggeta e il Passeggere scendeva ugualmente allo Stale per dirigersi tramite la “mulattiera” a Barberino”.

Si trovava dunque la Faggeta sull'asse transappenninico percorso nel Medioevo e, probabilmente, essendosene tramandato il

nome in stretta connessione con la viabilità, costituiva anche un punto di tappa e di ristoro per i viandanti, così come era, sulla stessa direttrice, lo Stale, otto chilometri più a sud, nei pressi del valico della Futa⁸.



La Faggeta: condotto d'acqua costruito con lastre di arenaria rinvenuto ad una profondità di un metro al di sotto dell'acquedotto in cotto. In relazione alla sua posizione ed alla tipologia costruttiva si può ritenere che risalga ad epoca molto più antica.



La Faggeta: acquedotto costruito con tubi in cotto ad innesto, che portava l'acqua dal m. Bastione all'edificio della Faggeta, rinvenuto alla profondità di 50 cm, risalente probabilmente al 1300-1400.

⁷ Leonardo Rombai: prefazione al “Libro vecchio di strade della Repubblica Fiorentina” pubblicato a cura di Gabriele Ciampi. Casa ed. Papafava, 1987, pag. 18. Tale notizia deriva da una carta di padre Giovanni Inghirami (1779-1851) acquisita anni fa dalla Biblioteca Moreniana di Firenze.

⁸ E.Repetti: op. cit., vol. III, Firenze 1839, pag. 702: “STALE (Ospitale) nell'Appennino della Futa nella Val di Sieve - Antico ospizio esistito sulla vecchia strada maestra di Bologna, che s'appellò dello Stale (omissis).

CAPITOLO X

PIANA DEGLI OSSI (ZONA ARCHEOLOGICA “B”) IL MONTE LUARIO ED IL PASSEGGERE

- 1 - L'intuizione dell'esistenza delle fornaci e le prime analisi.
- 2 - Gli scavi eseguiti dalla Soprintendenza archeologica per la Toscana.
- 3 - Le sei fornaci: un imponente impianto industriale.
 - 3.1 - La scelta del luogo per l'impianto delle fornaci e la tecnica di costruzione.
 - 3.2 - Le unità lavorative impiegate e la quantità di calce prodotta.
 - 3.3 - L'epoca della costruzione delle sei fornaci: secondo secolo a.C.?
- 4 - Monte Luario.
- 5 - Il Passeggere.

1 - L'intuizione dell'esistenza delle fornaci e le prime analisi

Dopo i rinvenimenti di m. Bastione abbiamo proseguito le ricerche verso sud, stando sempre sul crinale. Ma nei dintorni della

Faggeta e di una ex casa colonica poco distante, denominata “I Capannoni”, forse da alcuni secoli, erano stati sottratti al bosco molti terreni destinandoli a colture e pascoli. Ora sono soltanto estesi prati che, in alcune zone, vengono ancora sfruttati per un taglio di



I campi, ora destinati a pascolo, vicino al crinale sopra i “Capannoni”, sovrastano la catena appenninica e sono meta di numerose comitive sul percorso della strada romana.



Piana degli Ossi: la forma a catino del terreno privo di alberi e gli avvallamenti sul fianco nord-ovest hanno sollecitato la nostra curiosità.

fieno. La evidente coltivazione di questi campi, praticata fino agli anni 1950, ci ha tolto le speranze di rinvenire tracce della strada, per le probabili opere distruttive dell'uomo tendenti anche al reimpiego delle pietre di eventuali tratti di lastricato non più utili ai fini della viabilità.

Infatti in quei luoghi non abbiamo trovato nulla.

Al di là di questi campi ritorna a dominare il bosco di faggi. Poco oltre, stando sempre in cresta, siamo riusciti a trovare esigui resti di lastricati, comunque importanti, perché hanno fornito la conferma della prosecuzione della strada su quella direttrice: si trovano circa 60-70 metri a nord della Piana degli Ossi.

Il toponimo "Piana degli ossi" ha suscitato la nostra curiosità, per il riferimento a resti umani o animali; inoltre la località (m 1062 s.l.m.), adiacente alla strada, è priva di vegetazione arborea ed ha una forma ellittica, orientata nord-sud, con evidenti infossamenti alternati a prominenze del terreno, sul lato ovest, che davano l'idea di tumuli comuni e, comunque, di evidenti interventi dell'uomo; speravamo di rinvenire tracce di sepolture.

Fatti alcuni sondaggi in vari punti, con vera

sorpresa abbiamo portato alla luce materiale bianco di piccole dimensioni la cui conformazione poteva far credere, a prima vista, che si trattasse effettivamente di ossa. Ma, una volta puliti dal terriccio che li ricopriva, ci siamo resi conto che erano frammenti di calcare, di varia pezzatura, con la superficie perfettamente liscia e con gli spigoli arrotondati.



Piana degli Ossi: alcuni residui di calcare, non completamente cotti dal calore delle fornaci per la produzione della calce, rinvenuti numerosi nella Piana degli Ossi; nei secoli scorsi sono stati scambiati per ossi tanto da dare origine al toponimo di questo luogo.



Queste loro caratteristiche hanno rivelato che si trattava di calcare sfuggito alla cottura; osservata attentamente con un'altra ottica la particolare conformazione del terreno, abbiamo allora intuito l'esistenza di una serie di sei fornaci da calce, delle quali cinque crollate, in corrispondenza di altrettanti infossamenti, ed una con caratteristiche strutturali quasi intatte, dato che si notava una depressione circolare del terreno che evidenziava il perimetro della parte superiore della fornace. Un piccolo scavo ha portato alla luce alcune pietre di arenaria vetrificate dal calore, facenti parte della camicia della fornace.

Le sei fornaci per la fabbricazione della calce a "Piana degli Ossi", dovevano aver ces-

sato l'attività in tempi remoti; così remoti da essersene persa la memoria, dato che quel luogo non è chiamato con un toponimo riferito a tale industria.

Era molto importante, quindi, accertare l'epoca di costruzione dell'impianto, od almeno quella della sua ultima utilizzazione. Dovevamo perciò trovare alcuni residui di carbone provenienti dal fornello di cottura della calce. Pensare di poter arrivare al fornello della fornace solo parzialmente crollata era un'opera troppo ardua per noi, dato che, per quanto si poteva intuire dalla conformazione del terreno, doveva trovarsi a non meno di 3-4 metri di profondità.

Nell'agosto del 1981 abbiamo fatto alcuni carotaggi a mano nella parte più bassa di una delle cinque fornaci che ritenevamo crollate e, dopo alcuni tentativi, abbiamo rinvenuto, alla profondità di 80-90 cm consistenti quantità di carboni che potevano provenire dai fuochi della fornace.



Piana degli Ossi (luglio 1981): con un primo saggio effettuato alla Piana degli Ossi abbiamo portato alla luce alcune pietre di arenaria arrossate dal calore che hanno confermato l'esistenza delle pareti di una fornace.

Preso contatto con l'Università di Firenze, abbiamo ottenuto che quei campioni di carbone fossero analizzati, nei primi mesi del 1982, dal laboratorio C.14 del C.N.R. di Firenze per l'interessamento del Dr. Carlo Azzi. La datazione ha dato il risultato del 330 d.C. (più o meno 30 anni)¹.

Quell'epoca rivestiva un interesse nel contesto di una valutazione complessiva dei reperti che potevano essere complementari alla

¹ La certificazione di questa analisi è stata rilasciata dal dr. Carlo Azzi nel 1984, quando era stato trasferito all'Istituto di Fisica dell'Università di Roma (documento n. 4).



Piana degli Ossi (agosto 1981): *carotaggio manuale alla ricerca di carboni provenienti dal fornello di un'antica fornace crollata: Franco Santi inizia lo scavo.*



Piana degli Ossi (agosto 1981): *Cesare Agostini mostra i residui carboniosi rinvenuti alla profondità di cm 80-90.*

nostra ricerca. Da parte nostra non avevamo la certezza che i campioni prelevati provenissero dal fornello dell'impianto crollato, non avendo potuto esplorare i resti del manufatto. Di certo erano stati prelevati alla base della presunta fornace crollata, nel punto più basso dell'invaso della Piana degli Ossi. Avevamo scelto quella posizione per cercare materiale carbonioso ritenendo che, nel corso della cottura del calcare, il fornello sia stato più volte pulito. I residui della combustione venivano poi trasportati in una discarica, ma non vi è dubbio che frammenti carboniosi siano rimasti in sito e, quelli da noi rinvenuti, dovevano essere i resti degli ultimi fuochi accesi in ordine di tempo. Questa considerazione ha consentito di valutare come termine "ante quem" la datazione del 330 d.C. nel senso che, se erano di epoca tardo imperiale gli ultimi cicli della cottura della calce in quella fornace crollata, la sua costruzione doveva ascriversi a periodi precedenti.

Tale opinione era confortata anche dalla grandiosità dell'impianto, in relazione al luogo isolato ove è stato realizzato.

Con il passare del tempo abbiamo avvertito l'esigenza di una verifica di quella prima datazione, e di uno scavo alla base della fornace solo parzialmente crollata, per confortare le nostre ipotesi. Abbiamo atteso sette anni per effettuare un altro prelievo, perché volevamo che fosse testimoniato dall'autorevole presenza del Dr. Luca Fedeli, Ispettore capo della Soprintendenza archeologica per la Toscana che, soltanto dal 1986, è stato delegato a controllare le nostre ricerche e tutelare i relativi reperti. Ciò è avvenuto nel luglio 1988, con la contestuale presenza del Dr. Agostino Salomoni dell'ENEA di Bologna, resosi disponibile ad effettuare le necessarie datazioni, anche per il cortese interessamento del Prof. Giuseppe Longo del Dipartimento di Fisica dell'Università di Bologna.

Il prelievo è stato eseguito sempre nella parte bassa centrale della Piana degli Ossi, ma questa volta in corrispondenza della prima fornace, solo parzialmente crollata, fuori dalla presunta base di essa e ad una profondità di m 1,90. La datazione effettuata dal dr. Salomoni nel laboratorio C.14 dell'ENEA di Bologna è risultata la seguente: 700 anni d.C. (più o meno 300 anni)².

² La certificazione rilasciata dal dr. Agostino Salomoni dell'ENEA è allegata (documento n. 5: campione Bo-108). Essa riporta anche datazioni riguardanti altri prelievi da lui effettuati nel corso dell'anno 1988 in località vicine, delle quali riferiremo in seguito.



Piana degli Ossi (luglio 1988): i prelievi di materiale carbonioso ai piedi della prima fornace. Franco Santi sta effettuando lo scavo sotto la vigile sorveglianza del Dott. Luca Fedeli della Soprintendenza (in piedi) e del Dott. Agostino Salomoni del laboratorio C.14 dell'ENEA di Bologna (seduto).

Veniva così confermata, anche se con una maggiore oscillazione temporale, una probabile utilizzazione di quell'impianto in epoche antiche comprese fra il 400 ed il 1000 d.C..

A nostro parere si dovevano attribuire i residui carboniosi analizzati ad una più prolungata riutilizzazione nel tempo di quella prima fornace, rispetto alle altre cinque crollate; ciò può essere avvenuto per una maggiore conservazione strutturale, oppure, più probabilmente, per la sua ricostruzione in quell'identico sito, più comodo degli altri perché vicino alla strada.

A questo punto era importante riportare alla luce l'intero complesso, effettuando uno scavo sotto la diretta sorveglianza della Soprintendenza per la Toscana e con l'impiego di ingenti forze lavoro. Grazie all'interessamento del dr. Luca Fedeli ed alla concreta collaborazione dei Comuni di S. Benedetto Val di

Sambro e di Firenzuola, che hanno ottenuto i finanziamenti necessari dalla Soc. Autostrade di Roma, nel corso di un anno si sono concluse tutte le procedure preliminari.

2 - Gli scavi eseguiti dalla Soprintendenza archeologica per la Toscana

Il 17 luglio 1989 sono iniziati gli scavi, che sono stati eseguiti da alcuni membri della Cooperativa archeologia di Firenze, diretti dal dr. Luca Fedeli, con l'aiuto degli operai della Cooperativa forestale toscano-romagnola di Firenzuola. Il primo scavo è stato iniziato nel punto da noi indicato, ove si riteneva che esistessero ben conservate le pareti della fornace (n. 1). Data l'imponenza dello scavo che si prevedeva di dover fare, si è ricorsi ad un escavatore meccanico per asportare il primo strato di terriccio; poi è stata preliminarmente delimitata con nastri colorati la zona ove



Piana degli Ossi (luglio 1989): Franco Santi indica al Dott. Luca Fedeli il luogo esatto ove si deve effettuare lo scavo per portare alla luce la fornace ancora in piedi.



Piana degli Ossi (luglio 1989): *Franco Santi, Luca Fedeli e Cesare Agostini presiedono alla iniziale delimitazione dell'area dello scavo.*



Piana degli Ossi (luglio 1989): *l'escavatore in azione nell'opera di asportazione dello strato superficiale. Sullo sfondo la cima di m. Luario sovrasta la Piana degli Ossi.*



Piana degli Ossi (luglio 1989): panoramica dell'area degli scavi. In primo piano gli operai stanno portando alla luce le pietre superiori della parete della fornace.



Piana degli Ossi (luglio 1989): dopo alcuni giorni di scavo si delineano nette le pareti circolari in arena-ria della parte superiore della fornace. Si noti il colore rossastro della parete interna dovuto all'intenso calore prodotto per la cottura del calcare.



Piana degli Ossi (luglio 1989): con il progressivo approfondimento dello scavo compare l'arcata del corridoio inferiore della fornace ed un primo strato di calce viva.

dovevano iniziare gli scavi a mano, da eseguire, in questa prima fase, nella parte più alta della presunta fornace. Ad una profondità di circa 50 cm è comparsa la prima fila di pietre di arenaria, posate in forma circolare, che avevano un colore rosato, per effetto del calore. All'interno delle pareti perimetrali sono state rinvenute molte pietre di calcare destinate alla cottura; quelle più in superficie avevano il colore naturale, poi, man mano che lo scavo si approfondiva, veniva estratto pezzame di calcare di colore sempre più rosato, conseguenza della maggiore vicinanza alla fonte di calore. Ad una profondità di circa m. 1,5 si è creduto



Piana degli Ossi (luglio 1989): sul bordo della fornace portata alla luce quasi totalmente si riconoscono: il dott. Fedeli (secondo da sinistra), il dott. A. Salomoni, Marco Antonelli ed Emanuele Stefani.

di giungere al fondo della fornace perché è stato rinvenuto un livello di argilla battuta, con numerosi residui carboniosi; si trattava invece di una fase d'uso più recente della fornace rispetto alla sua vera base, rinvenuta con l'approfondimento dello scavo di altri due metri circa³.

Terminato lo scavo si è potuta comprendere la successione temporale dell'utilizzazione della fornace nella quale è stata rinvenuta una grossa quantità di calce viva e cospicui resti di fuoco. L'altezza della parete perimetrale è risultata di circa quattro metri (forse in origine arrivava anche a cinque metri, per collima-

³ Il dr. Luca Fedeli ha pubblicato una dettagliata relazione dei risultati di questi scavi negli "Atti del Convegno sulla viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo" (pag. 59 e segg) alla quale facciamo rinvio. A proposito di queste prime fasi dello scavo della fornace (da lui convenzionalmente denominato "saggio A") si è espresso in questi termini (pag.59): "il saggio "A" ha effettivamente messo in luce quanto resta di una fornace di calce per la quale vanno postulate due fasi d'uso... (omissis). La fase d'uso più recente della fornace pare caratterizzata dalla ricostruzione "in situ" delle strutture edilizie al di sopra degli stati obliterativi di quella precedente; la nuova fase risulta dotata di un'altra imboccatura, posta ad una quota superiore rispetto a quella di fase seriore, ma orientata come quest'ultima ed ad essa quasi parallela (nonché, in parte sovrastante)".



Piana degli Ossi (luglio 1989): un'immagine dell'intera fornace. A sinistra la parte terminale del corridoio di accesso al fornello. Sul fondo della parete di destra ci sono ancora candidi resti di calce viva.

re con la parte più alta dell'impianto). La datazione del materiale carbonioso rinvenuto nel fornello, riferibile all'ultima utilizzazione della sua parte più bassa, risale all'anno 1370 d.C. (più o meno 60 anni)⁴. Invece le risultanze delle analisi di reperti carboniosi riferibili sempre alla sua ultima utilizzazione, ma rinvenuti ad un livello superiore, risalgono al 1410 d.C. (più o meno 50 anni)⁵.

Peraltro, il dr. Fedeli, a proposito di questa fornace, ricorda⁶ testualmente: *“un prelievo di materiale carbonioso da me effettuato il 10 luglio 1988, dagli strati superficiali della fornace che sarebbe stata indagata l'anno dopo nell'area del saggio “A” (di cui qui si tratta), è stato liberalmente analizzato dall'ENEA di Bologna, Dip.to T.I.B. per il cortese interessamento del Dr. A. Salomoni. (omissis) La datazione è stata fissata al 700 più o meno 300 anni d.C.”*.

Questa datazione ha poi trovato una puntuale conferma nell'analisi a termoluminescenza di un frammento della parete della fornace che lo fa risalire all'anno 882 d.C. (più o meno 94 anni).⁷

Se dunque una pietra di arenaria, facente parte della parete della fornace è stata sottoposta ad elevato calore nei secoli VIII - X, significa che la fornace stessa era stata costruita o ristrutturata in quell'epoca, od in data anteriore, ed è stata soltanto riutilizzata intorno al 1350/1400 d.C., come provano le datazioni dei carboni rinvenuti nel fornello.

Per accertare, poi, l'esistenza delle altre fornaci crollate, la Soprintendenza ha effettuato uno scavo, denominato “saggio B”, alla base della presunta sesta fornace, nella parte più meridionale della Piana degli Ossi. Sono emersi resti murari ed altri residui di calce viva che dimostrano la remota esistenza di

⁴ Luca Fedeli: op. cit., nota 18, pag. 88.

⁵ Luca Fedeli: op. cit., nota 20, pag. 88.

⁶ Luca Fedeli: op. cit., nota 13, pag. 87.

⁷ L'analisi è stata effettuata, su richiesta della Soprintendenza archeologica per la Toscana, dal Dipartimento di Fisica dell'Università di Milano in data 5/09/90 (documento n. 6).



Piana degli Ossi (luglio 1989): il lato esterno del corridoio di accesso alla fornace, posto alla sua base, attraverso il quale veniva introdotta la legna per alimentare il fuoco.



una fornace anche in questo sito⁸.

Infine è stato effettuato uno scavo al centro della Piana degli Ossi, nella sua parte più depressa (denominato “saggio C”), per verificare se esistevano opere di drenaggio dell’acqua piovana, visto che in quel luogo, quasi un fondo di catino, non ristagna mai l’acqua e non nascono piante idrofile; l’indagine ha dato esito negativo, forse perché lo scavo non ha raggiunto la profondità necessaria⁹. Tuttavia dallo scavo sono emersi resti di calce e di carbone che sono stati datati all’anno 615 d.C. (più o meno 55 anni), come precisa il dr. Fedeli nella nota n. 30 a pag. 88

Piana degli Ossi (luglio 1989): la base interna della fornace. Si notino i residui carboniosi nel fornello e, a destra, un’ingente quantità di calce viva rimasta sul fondo. E’ in tutta evidenza, inoltre, la parte interna del corridoio di accesso alla fornace attraverso il quale veniva alimentato il fuoco necessario per la cottura del calcare.

⁸ Luca Fedeli: op. cit., pagg.64-65: “Il saggio “B” ha messo in luce l’esistenza di due distinte fasi archeologiche; la prima va presumibilmente considerata periferica rispetto all’uso di una fornace da localizzarsi in area non indagata, posta più a monte (omissis); la seconda fase va considerata relativa ad un riutilizzo del sito d’indagine, riutilizzo che dovette aver luogo in un momento successivo all’uso della sovrastante fornace citata”.

Nella nota 24 a pag. 88 il Dr. Fedeli a tal proposito conclude: “tale forno non è stato né individuato, né indagato ma la sua antica esistenza è chiaramente rivelata da numerosi indizi”.

⁹ In effetti il mistero del rapido e completo assorbimento dell’acqua piovana è rimasto; infatti, pur essendo, come detto, il fondo di un catino, l’acqua non ristagna mai, contrariamente a quello che avviene in tutte le zone limitrofe ove c’è anche soltanto una piccola depressione.



Piana degli Ossi (luglio 1989): una panoramica del saggio "B" che ha messo in evidenza i resti crollati della sesta fornace posta nella parte meridionale della Piana degli Ossi.

della sua relazione¹⁰.

Le conclusioni tratte dal Dr. Fedeli da questa campagna di scavi sono state molto caute, per quanto riguarda la fascia temporale di utilizzazione delle fornaci, ed ancora di più per quanto riguarda l'epoca della loro prima costruzione¹¹. Tuttavia, se egli prospetta, come massimo, l'esistenza di queste fornaci nell'età tardo-antica (VI, VII sec. d.C.), la nostra opinione va oltre, non potendosi escludere l'ipotesi che il primo impianto possa risalire a tempi più remoti. E' vero che non sono emerse prove archeologiche in que-

sto senso, ma è altrettanto vero che i saggi fatti sono stati molto brevi (dal 17 luglio al 10 agosto 1989) e localmente limitati; forse uno scavo della Piana degli Ossi a tutto campo, avrebbe potuto rivelare reperti più antichi, tanto da permettere una sicura ricostruzione della storia di questo luogo con una escursione temporale più ampia. Tuttavia alcuni obiettivi che noi e la Soprintendenza archeologica per la Toscana ci eravamo posti sono stati raggiunti:

- si voleva verificare se c'era effettivamente una fornace ben conservata, ed essa è stata portata alla luce;
- si voleva verificare se nel sito più a sud della Piana degli Ossi erano rintracciabili resti che potevano far pensare ad una delle cinque fornaci crollate, e questi sono stati rinvenuti.

La campagna di scavi ha così confermato l'esistenza di un antichissimo impianto di sei fornaci per la produzione della calce, come avevamo ipotizzato dalla semplice osservazione della superficie del terreno e come avevamo rappresentato in un disegno pubblicato nel nostro primo libro (quando ancora questi scavi non erano iniziati)¹².

3 - Le sei fornaci: un imponente impianto industriale

Prima di abbandonare idealmente la Piana degli Ossi e questi importanti rinvenimenti, vogliamo esporre alcune riflessioni che ci hanno accompagnato man mano che veniva confermata l'esistenza dei resti di sei fornaci da calce. Infatti non ci siamo limitati ad annotare i reperti portati alla luce od i risultati delle analisi, ma abbiamo cercato di ritornare con la mente ai tempi antichissimi, quando è stato costruito quell'impianto e, soprattutto, quando erano in funzione contemporaneamente le sei fornaci, per tentare di comprendere le varie fasi

¹⁰ Luca Fedeli: op. cit., pag. 66: "Il saggio "C" della Piana degli Ossi, effettuato dal 20 al 27 luglio 1989, ha invece portato ad escludere - almeno per la ristretta, ma significativa, area del saggio - l'esistenza di strutturati sistemi di drenaggio sul fondo vallivo della sella; ha invece rivelato, a notevole profondità, una serie di strati di scarico (di calce o carbone) collocabile, almeno a giudicare dall'indagine archeometrica, in epoca più antica di quelle altrove verificate alla Piana".

¹¹ Luca Fedeli: op. cit., pag. 72: "alcuni dati archeometrici, tuttavia, consiglierebbero di ipotizzare che una qualche frequentazione della Piana, magari per scopi connessi ad attività umane simili alle successive, vada riportata già ad età alto-medievale od, addirittura, tardo-antica".

¹² C. Agostini - V. Di Cesare - F. Santi: "La strada Flaminia Militare" Studio Costa editore, 1989, pag. 40.



Ricostruzione ideale dell'impianto di forni della Piana degli Ossi disegnato prima degli scavi del luglio 1989 e pubblicato a pag. 40 del nostro libro "La strada Flaminia Militare". Dalla morfologia dell'area interessata, dal rinvenimento di residui di calcare non totalmente cotti e dalle due datazioni di alcuni prelievi di carboni, avevamo intuito le probabili strutture delle originarie costruzioni, che poi hanno trovato conferma dalla campagna di scavi. Il complesso non è molto dissimile da impianti etruschi rinvenuti all'isola d'Elba (disegno di Stefano Borelli).

seguite nella produzione a catena della calce e l'organizzazione del lavoro necessario per fare funzionare un impianto industriale del genere.

Chiunque, anche se attento osservatore, non noterà grandi differenze dagli altri luoghi vicini. E' un prato ormai coperto da pruni e ginestre, a forma di anfiteatro ellittico, con orientamento nord-sud; il suo lato est inizia dalla strada, che passa adiacente e, in lieve salita, fa il giro completo del margine superiore, portandosi ad ovest ad una altezza di 6 m rispetto al livello del tracciato romano. Qui la scarpata presenta degli infossamenti paralleli, alternati a prominenze, che non lasciano dubbi sull'intervento dell'uomo. Questi infossamenti, altro non sono che forni crollati, utilizzati per la produzione di calce viva.

Ad una prima considerazione non sembrerebbero nulla di straordinario; forni da calce si ritrovano un po' ovunque sul nostro Appennino; alcune località ne portano il nome, come: il Forno, la Calcinaia, la Fornace, il Campo del Forno, etc.. Altre fornaci sono ricordate dagli

avi o di esse si intravedono sassi bruciacchiati e resti di calce, evidenti indizi che, almeno per una volta, in quel luogo è stato cotto del calcare. E' doveroso sottolineare, comunque, che durante le ricerche sui forni da calce nel nostro Appennino non abbiamo mai trovato riscontro, né sul terreno né nella tradizione locale, dell'esistenza di due fornaci funzionanti contemporaneamente nello stesso luogo; quindi sei fornaci vicine costituiscono un caso unico che merita un particolare approfondimento.

Va detto innanzitutto che sono tutte fornaci a fuoco intermittente a legna, tanto quelle della Piana degli Ossi che le altre singole che si sono costruite in tutta l'area del nostro Appennino, fin da quando la pur scarsa edilizia richiedeva un legante cementizio.

In questo tipo di fornace da calce ogni cottura compie un ciclo completo, con grande dispersione di calore e di tempo rispetto ai forni più moderni, a fuoco continuo a carbone. Si pensi solo allo scarico della calce che andava fatto tutto dalla parte alta e dopo il raffredda-

mento totale di tutto il materiale prodotto.

Per comprendere meglio la simultanea attività produttiva di queste sei fornaci, vediamo preliminarmente come era costruita e come funzionava una sola.

3.1 - La scelta del luogo per l'impianto delle fornaci e la tecnica di costruzione

Per l'impianto di una fornace a calce occorreva scegliere il sito idoneo. Pertanto:

- doveva essere al riparo dai venti prevalenti, possibilmente su un lato della sommità di un crinale, dove i venti provenienti dal versante opposto, costretti ad innalzarsi per superare l'ostacolo, creavano un risucchio d'aria, che favoriva la combustione del legname nel bruciatore del forno e, contemporaneamente, l'innalzamento dei fumi e di tutti i gas emessi;
- doveva essere costruita ai piedi di un pendio, entro il quale venire incassata per fruire di diversi vantaggi e cioè avere due comodi accessi, uno in alto per il carico e lo scarico, con ampia area per il deposito del calcare ed uno in basso per il focolare, davanti al quale si approntava uno spiazzo per contenere tutto il legname necessario; questo era tenuto a debita distanza, onde lasciare libertà di movimento ai fuochisti che immettevano i fasci di legname nel fornello e provvedevano all'estrazione delle ceneri.

Un terreno, possibilmente argilloso, entro il quale incassare il forno, forniva un involucro solido e contemporaneamente consentiva un ottimo isolamento termico. Il fuoco, una volta acceso, doveva essere alimentato costantemente ed il lavoro dei fuochisti era quindi massacrante, di giorno e di notte, col bello ed il brutto tempo. L'interruzione di una sola mezz'ora avrebbe compromesso il lavoro di molte ore per il recupero delle calorie necessarie.

Era opportuno ubicare la fornace più vicino possibile alle materie prime, cioè il calcare ed il bosco da cui trarre la legna da ardere.

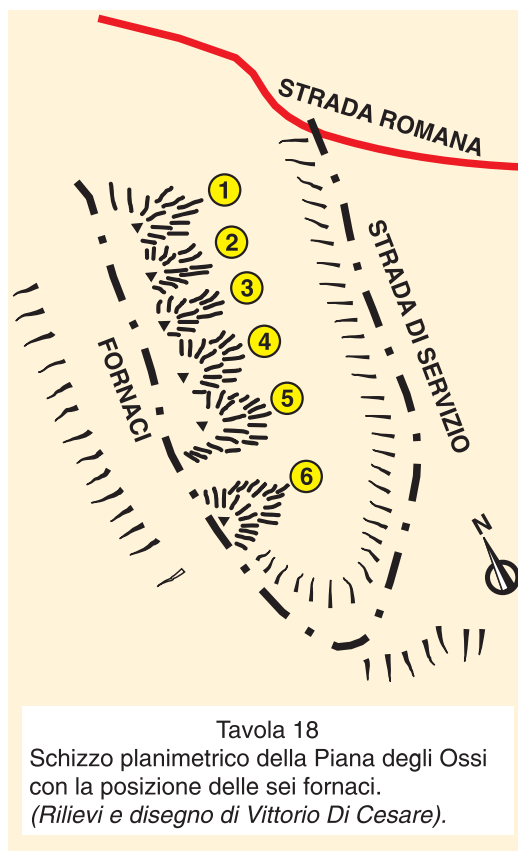
Infine la distanza dal luogo ove si utilizzava la calce aveva la sua importanza e se ne teneva conto, in quanto la calce viva prodotta, pesa, a parità di volume, poco più della metà del calcare "crudo".

Una volta individuato il luogo più idoneo, si

approntava lo scavo di forma cilindrica, del diametro di 80 cm circa in più rispetto al diametro esterno della parete della fornace che si voleva realizzare, per costruirvi tutt'intorno un muro di pietra arenaria prelevata da quei sedimenti sabbiosi, che facilmente si sgretolano al gelo, ma sono molto resistenti al calore.

La muratura della parete della fornace non richiedeva particolare abilità; bastava che i blocchi fossero ben accostati l'uno all'altro e messi in piano, con il lato interno allineato sulla circonferenza a costituire la parete interna del forno; contro la parete esterna veniva costipata dell'argilla perché, grazie alla sua trasformazione per effetto del calore, assicurava una grande solidità a tutta la struttura ed un ottimo isolamento.

Un forno a calce ben costruito doveva avere la forma di due tronchi di cono contrapposti; quello inferiore era rovesciato, cioè con la base rivolta in alto e più corto della metà di quello superiore. Al piano terra era costruito l'arco di accesso alla base¹³, ove si bruciava la



¹³ Nella parte bassa dei due fianchi dell'arcata di accesso al fornello, nella fornace portata alla luce nel 1989, ci sono due sporgenze in pietra di circa 4 cm che servivano d'appoggio e da binario di scorrimento del ripiano mobile sul quale veniva spinta all'interno la legna da ardere.

legna (fornello); al momento del caricamento bisognava impilare il materiale calcareo lasciando libero un volume che formasse un ambiente a volta (la camera di riscaldamento), collegata con l'esterno attraverso l'arco di accesso, imitando l'arcata di un ponte, e ciò per consentire l'introduzione della legna. Tali pietre di calcare, sistemate con perizia, dovevano lasciare fra loro interstizi per il passaggio dei gas infuocati e, nel medesimo tempo, resistere al peso sovrastante. Il loro crollo, durante la cottura, avrebbe compromesso irrimediabilmente tutto il lavoro eseguito fino a quel momento.

La posa del calcare nel forno richiedeva particolare attenzione, curando anche che il calore prodotto nel fornello fosse distribuito il più possibile in modo uniforme, onde evitare che alcune masse di calcare rimanessero più fredde, con conseguente parziale cottura: in tal caso la parte centrale di alcune pietre sarebbe rimasta "cruda" ed avrebbe assunto, così, la forma di osso, tanto da potere essere confusa con esso.

Infine si teneva conto della pezzatura del calcare, che doveva essere la più uniforme possibile, cosa, peraltro, difficile da ottenere per la friabilità del materiale; comunque i pezzi più voluminosi venivano collocati in basso ed in alto la pezzatura più piccola, che richiedeva minor tempo di cottura.

3.2 - Le unità lavorative impiegate e la quantità di calce prodotta

Prendendo per campione la fornace portata alla luce nel luglio 1989, tuttora parzialmente visibile, si può tentare un calcolo della forza lavoro occorrente per l'attività di tutto l'impianto della Piana degli Ossi e della produzione di calce "viva" che poteva fornire, cercando di ricostruire le varie fasi della lavorazione.

Il ciclo produttivo di una fornace andava dai 18 ai 20 giorni. Le operazioni da compiere erano: il restauro dei danni subiti dalle pareti per il calore durante la cottura, il riempimento col calcare, la cottura, il raffreddamento e lo scarico della calce, che andava depositata al riparo dalla pioggia o spedita ai cantieri di impiego. Quindi ogni tre o quattro giorni si doveva iniziare la cottura in un forno per tornare, dopo circa tre settimane, a riaccendere il forno iniziale.

Dopo avere riempito di calcare il primo forno, si iniziava la cottura bruciando nel for-



Una fornace in Campania: nella fase di riempimento del forno la camera di riscaldamento era costruita con blocchi di calcare più voluminosi. (tratto da Jean Pierre Adam: "L'arte di costruire presso i Romani - materiale e tecniche". Ed. Longanesi e C., Milano, 1984).



Il completamento del riempimento di un forno in Grecia vicino ad Epidauro. La procedura seguita è la stessa tramandata nei secoli ed è evidente la somiglianza con la fornace riportata alla luce ancora piena alla Piana degli Ossi. (Tratto da Jean Pierre Adam: "L'arte di costruire presso i Romani - Materiali e tecniche". Ed. Longanesi e C., Milano, 1984).

nello gran quantità di legna, la più sottile possibile, per la durata di 5-6 giorni, per raggiungere la temperatura di 800-900 gradi, necessari per convertire il calcare (carbonato di calcio) in calce viva (ossido di calcio).

Ogni forno aveva la capacità reale di circa 20-22 mc¹⁴, con una produzione più o meno di 250 ql. di calce viva¹⁵ che, per ogni ciclo dell'intero impianto di sei forni, dava un prodotto di circa 1500 ql, ogni 18-20 giorni. Ovviamente più o meno lo stesso volume di calcare andava estratto dalla cava con l'impiego di una forza lavoro che stimiamo (in difetto) di 8-10 operai, tenendo conto che lo spessore degli strati di calcare può variare da qualche decimetro a qualche metro¹⁶ e difficilmente si trovano a cielo aperto. Perciò si devono rimuovere i materiali sovrastanti che possono essere marne friabili, nei casi più favorevoli, ma anche strati compatti di arenarie. A queste difficoltà si aggiungeva, poi, l'attrezzatura dell'epoca scarsamente efficiente.

Ammucchiato il calcare ai piedi della cava, occorreva trasportarlo nella parte alta della fornace servendosi di animali da soma, il cui basto era dotato di due casse, una a destra e l'altra a sinistra, col fondo mobile incernierato nella parte interna e legato con laccio scorrevole all'esterno; così, tirando il terminale della corda, si aprivano entrambe le casse e la contemporanea caduta del contenuto evitava lo sbilanciamento del carico¹⁷. Il caricamento del materiale nelle casse andava fatto pezzo per pezzo e aggiustato con cura in eguale peso, tanto da una parte come dall'altra, per non sbilanciare il basto e conseguentemente l'animale, che, altrimenti, avrebbe camminato con difficoltà.

Mentre le fornaci rimanevano attive con qualsiasi condizione atmosferica, nelle cave era impossibile lavorare con la pioggia o con la neve. Occorreva perciò predisporre una considerevole

quantità di calcare di riserva, stipato nella parte alta adiacente ai forni, estratto in sovrabbondanza nelle giornate propizie. Fra l'estrazione e il trasporto, si può valutare che venissero impiegati non meno di venti operai, oltre un considerevole numero di animali da soma.

Altri venti operai occorreano, come minimo, per il funzionamento dei sei forni, calcolato che due forni dovevano essere sempre accesi, con turni di otto ore giornaliere e due fuochisti per turno - ad ognuna delle due fornaci - pari a dodici unità nell'arco delle 24 ore; più otto operai (che lavoravano soltanto durante il giorno) per il carico e lo scarico degli altri quattro forni.

A queste due fasi operative va aggiunto il rifornimento della legna da ardere, che, per il taglio del bosco ed il trasporto in prossimità della base dei forni si può calcolare impegnasse fra boscaioli e "vetturini" non meno di dieci unità. Anche in questo lavoro vale il discorso fatto sopra per il calcare: bisognava avere una grande quantità di legna di riserva per le giornate di pioggia e non doveva mancare la sorveglianza: non meno di un capo-cantiere ed altri quattro o cinque sorveglianti, impegnati nell'arco delle 24 ore.

Infine la sussistenza e gli alloggiamenti: non dovevano mancare una buona cucina ed i rifugi per un buon riposo, essendo questi lavori tutti pesantissimi; nessuno avrebbe resistito senza un adeguato trattamento. Tutti i giorni, quindi, la Piana degli Ossi andava rifornita di gran quantità di vettovaglie e di acqua. Difficile è determinare il numero degli addetti per questo lavoro ausiliario, ma sicuramente non meno di otto-dieci persone.

Dunque circa 65/70 persone dovevano essere addette a questo impianto per fare funzionare le sei fornaci. Ad esse vanno aggiunti coloro che erano impegnati nel trasporto della calce viva nei cantieri di impiego. Erano essi lontani?

¹⁴ Se si considera il diametro medio della fornace di m 2,50 per un'altezza minima riscontrata di 4 metri, si ottiene un volume teorico di circa 31 mc. Tenendo conto che le pietre di calcare venivano posate con cura lasciando piccoli spazi fra l'una e l'altra per acconsentire il passaggio del calore e dei fumi, si può considerare il volume effettivo del calcare inferiore di un terzo e cioè 21 mc circa.

¹⁵ Il peso specifico del calcare impuro è, più o meno, di 26 ql al mc. Supponendo che il carbonato di calcio puro sia l'80% (l'altro 20% è costituito da scorie: argille, silicati etc.) si hanno disponibili soltanto circa 21 ql da convertire in calce viva. Il processo di conversione determina una perdita di peso del 44% (anidride carbonica) ottenendosi quindi il 56% di calce viva (ossido di calcio), corrispondente, per ogni mc di calcare impiegato, ad una produzione di circa 12 ql di calce viva, senza considerare il peso delle scorie. Per ogni ciclo di cottura di una fornace si ottenevano quindi 252 ql di calce viva (mc 21 x ql. 12 = ql 252).

¹⁶ Nei dintorni della Piana degli Ossi non abbiamo trovato resti di cave di calcare; potrebbero essere state esaurite.

¹⁷ Il sistema è rimasto in uso nel nostro Appennino fino alla metà del 1900.

Sicuramente sì, poiché vicino non ci sono i resti di opere grandiose da presumere che per la loro costruzione abbiano avuto la necessità di tanto materiale. Difficile definire quanto personale ed animali fossero addetti a questo trasporto; sicuramente non meno di quindici-venti persone, tenuto conto che ogni giorno dovevano essere spediti 80 quintali di calce¹⁸.

3.3 - L'epoca della costruzione delle sei fornaci: secondo secolo a.C.?

In conclusione, circa novanta persone, con molti animali da soma, dovevano essere impegnate in questo impianto industriale e crediamo di non esserci discostati, se non per difetto, da quanto avvenne nella Piana degli Ossi in quell'epoca lontana.

Rimangono grandi incognite che, forse, non si sveleranno mai: chi aveva disegnato, calcolato e costruito questo grande impianto di sei fornaci? Chi possedeva risorse tali da permettersi di assumere tanti operai? Dove veniva trasportata la calce prodotta in così grande quantità?

A questi quesiti è arduo dare una risposta sicura.

L'esistenza nello stesso luogo di sei fornaci dimostra che vennero costruite per funzionare contemporaneamente a catena, per soddisfare una ingente richiesta di calce. Se la necessità di produzione fosse stata inferiore, avrebbero costruito soltanto una o due fornaci, come poi è avvenuto nel Medioevo, proprio alla Piana degli Ossi. Infatti gli scavi hanno portato alla luce, ancora quasi intatta, un'unica fornace evidentemente ricostruita in quell'epoca, per fare fronte ad una modesta necessità di calce.

Se i nostri antenati, vissuti nelle valli del Savena e del Setta, avessero tramandato ai

posterì di aver visto i fumi dei forni, sul crinale a nord del Passeggere, avrebbero anche raccontato di aver visto lunghe colonne di carri od animali da soma camminare sulla dorsale (verso sud o verso nord) per raggiungere qualche importante città, perché solo grandi costruzioni, quali ponti o mura di cinta od edifici potevano avere bisogno di una tale quantità di calce.

Ma dai nostri avi nessun ricordo del genere è stato tramandato; anzi, quel luogo è giunto fino a noi con un toponimo errato (Piana degli Ossi) a conferma che quelle fornaci erano così antiche che se ne era persa la memoria. Ed allora non sembra avventata l'ipotesi che un impianto del genere sia stato costruito dai Romani, poco tempo dopo la strada transappenninica, in un momento storico in cui la richiesta della calce era elevata¹⁹, per il fermento di costruzioni verosimilmente realizzate ai piedi della dorsale appenninica (sia a nord che a sud) dopo la definitiva pacificazione del territorio ed il consolidamento del dominio di Roma.

Non si dimentichi poi che, anche se nell'antichità la calce era conosciuta, l'uso generalizzato di essa, come legante per le costruzioni, è stato introdotto dai Romani²⁰. E' attendibile, quindi, che solo essi potevano aver avuto necessità di una così rilevante produzione giornaliera di calce, tanto da realizzare un impianto di sei fornaci.

Il confronto con i forni da calce utilizzati in vari paesi del Mediterraneo (Italia, Grecia, Tunisia, Siria, etc.), dove i sistemi non sono sostanzialmente cambiati dall'antichità, ci ha permesso di descrivere, con una certa attendibilità, la tecnica di costruzione delle fornaci e le fasi di lavorazione che ancora corrispondono a quelle di età romana.

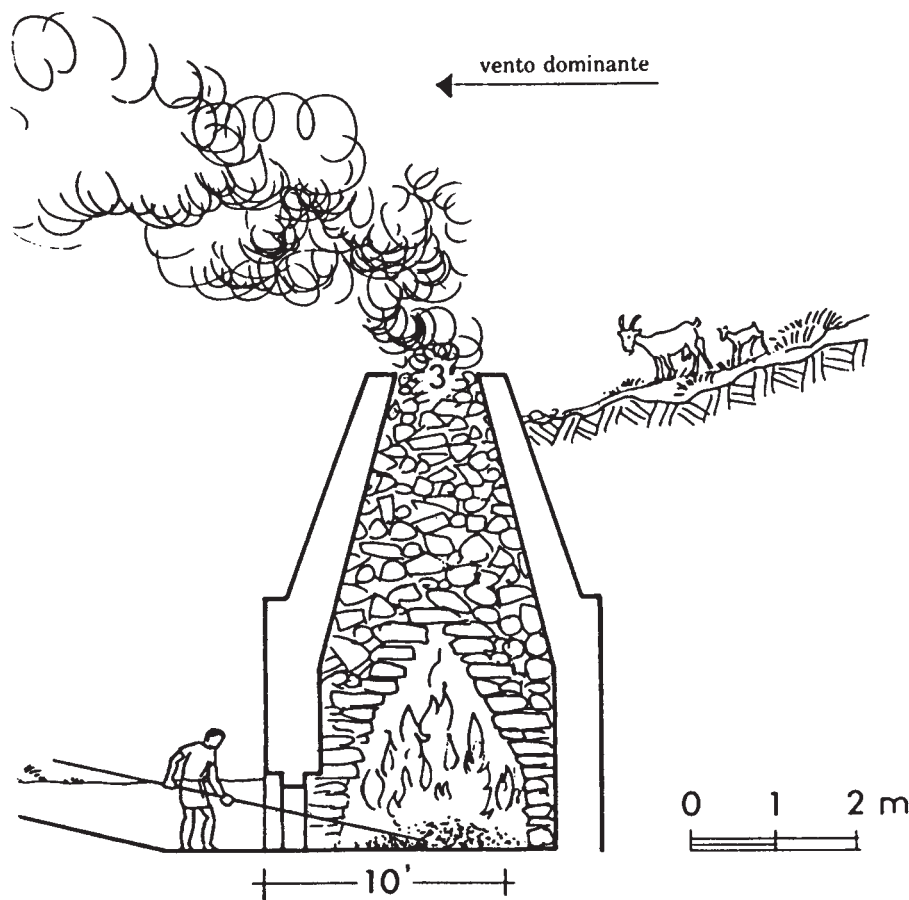
¹⁸ Questi calcoli, così lontani nel tempo, sono stati fatti per difetto, tenendo conto delle dimensioni della fornace portata alla luce ancora piena di materiale quasi completamente cotto. Perché è stata predisposta ed accesa quella fornace, ed abbandonata ad un solo giorno dal completamento del ciclo produttivo? Noi crediamo che ciò sia dovuto ad un avvenimento cruento. Sono state forse le scorrerie della Compagnia del Conte Lando da noi ricordate nei capitoli V e VI?

¹⁹ Jean-Pierre Adam: "L'arte di costruire presso i Romani; materiale e tecniche" Ed. Longanesi & C., Milano 1984. Lo storico Adam ricordando il trattato "De agri cultura" di M. Porcio Catone, si esprime con queste parole (pag. 734): (Omissis) "Catone, che scrive intorno al 160 a.C., proprio nel momento in cui le costruzioni in muratura legate con malta di calce cominciavano a prendere piede..." (Omissis). L'epoca quindi corrisponderebbe a qualche decennio dopo la costruzione della strada transappenninica.

²⁰ Jean-Pierre Adam: op.cit. pag. 69: "Bisognava riconoscere, tuttavia, che se la calce era conosciuta dai Greci, essi la usarono soprattutto per preparare gli stucchi, gli intonaci dipinti e i rivestimenti delle cisterne. L'apporto fondamentale dei Romani consisterà nell'utilizzazione sistematica della calce per la preparazione di malte leganti le murature di pietra, sostituendo l'argilla ed ottenendo in tal modo un collante definitivo che permetterà l'uso del calcestruzzo negli edifici più grandi e la costruzione di volte dalle dimensioni eccezionali".

Questa nostra ricostruzione corrisponde inoltre alla descrizione di M. Porcio Catone, nel suo trattato "De agri cultura"²¹: "il forno a calce sia largo 10 piedi ed alto 20; sulla sommità riducete la larghezza di 3 piedi. Se per cuocere usate una sola bocca, allora sistimate una grande cavità all'interno, tale da contenere la cenere, così che non ci sia bisogno di tirarla fuori; fate in modo che la suola occupi interamente la superficie inferiore del forno (Omissis). Fate in modo che il fuoco non si spenga mai, né di notte né in qualsiasi altro momento. Caricate il forno con pietre di buona qualità, le più bianche e meno macchiate possibile. Quando costruite il forno date ai pozzet-

ti una forte inclinazione; quando avete scavato a sufficienza, sistimate il focolare in modo che sia il più profondo e meno esposto al vento possibile; se non disponete di un posto adatto per fare un forno molto profondo, allora costruire la parte alta in mattoni o in pietra, con malta, e rivestitela esternamente. Acceso il fuoco, se vedete che le fiamme escono altrove che dall'apertura circolare sulla sommità, chiudete i fori con malta. Evitate che il vento entri dalla bocca e soprattutto il vento del Sud. Ecco in che modo vi accorgerete che la calce è cotta: è necessario che le pietre più alte siano cotte, allora quelle in basso, cotte anch'esse, cederanno e la fiamma farà meno fumo".



Ricostruzione schematica della fornace descritta da M. Porcio Catone nel trattato: "De agri cultura" XLIV, "De Fornace calcarea" (tratto da Jean Pierre Adam: "L'arte di costruire presso i Romani - materiale e tecniche". Ed. Longanesi e C., Milano, 1984).

²¹ M. Porcio Catone: "De agri cultura" XLIV, "De fornace calcarea".

Catone, detto il Censore, nato nel 234 a.C. a Tuscolo (antica città latina presso l'odierna Frascati) da famiglia di proprietari terrieri, presto si trasferì a Roma dove fece una fortunata carriera pubblica. Visse tutto il periodo della II guerra punica e della guerra contro i Liguri, compose la maggior parte delle sue opere letterarie in vecchiaia: il "De agri cultura", giunto a noi per intero, si può ritenere che sia stato scritto nel 160 a.C..

4 - Monte Luario

In questa zona del crinale ci ha incuriosito anche il toponimo di un piccolo rilievo chiamato monte Luario, che si trova qualche centinaio di metri più a nord.

La sua cima si eleva a m 1140 s.l.m. e sovrasta la Piana degli Ossi che è a quota 1062 s.l.m. Non c'è molto dislivello fra di loro, ma essendo vicine, si ha la sensazione che il monte Luario domini la Piana degli Ossi. Questa sensazione è stata da noi avvertita maggiormente al pensiero che quel toponimo poteva avere la sua origine dal nome della dea pagana Lua, dea dell'espiazione, cui i Romani, solitamente, dedicavano, bruciandole, le armi e le spoglie dei nemici vinti²². Il toponimo poteva apparire collegato sia ad ipotetici roghi accesi sulla sommità del monte, sia all'espiazione di schiavi o condannati ai lavori forzati, probabilmente impiegati nell'attività delle fornaci della sottostante Piana degli Ossi. Si consideri infatti che gli uomini addetti alla cottura del calcare erano soggetti a gravi fatiche per l'estrazione ed il trasporto del calcare e per il taglio ed il trasporto della legna. Inoltre l'opera di riempimento e di svuotamento delle fornaci implicava la manipolazione di cenere e calce viva che, in luogo ventilato come quello,

facilmente poteva venire a contatto degli occhi procurando lesioni irreparabili.

Indubbiamente suggestiva è questa contiguità di luoghi, che richiamano ambedue alla mente nomi e situazioni risalenti, probabilmente, all'epoca romana. E con la curiosità che spesso ha guidato le nostre ricerche, siamo andati a scavare al centro di un piccolo pianoro, coperto di felci, quasi alla sommità del monte Luario; alla profondità di due metri abbiamo rinvenuto soltanto un consistente strato di cenere e residui carboniosi.

Anche la Soprintendenza archeologica per la Toscana, in occasione della campagna di scavi alla Piana degli Ossi, ha fatto un piccolo saggio nello stesso luogo confermando l'esistenza in profondità di ingenti resti carboniosi, ma nulla di più²³.

In conclusione, sulla cima del monte Luario non è venuta alla luce alcuna traccia di armi o di spoglie bruciate; lassù c'era forse soltanto l'ideale presenza della dea Lua, che doveva vigilare su coloro che espriavano le pene alla Piana degli Ossi, inducendoli a non tentare una fuga. Sarà pura fantasia; ma l'ipotesi della derivazione di questo toponimo dalla dea Lua è avvalorata anche dalla constatazione che su questo itinerario altri rilievi portano il nome di divinità pagane come Venere e Adone.

²² T. Livio: op. cit., libro VIII, paragr. 1

T. Livio: op. cit., libro XLV, paragr. 33: "... caricate sulle navi gli scudi di bronzo, tutte le altre armi di ogni tipo, il console (Paolo Emilio) fece un gran mucchio e dopo aver invocato Marte, Minerva e Lua mater e tutti gli altri dei, cui è di rito dedicare le spoglie nemiche, accostandogli da sotto una fiaccola con le sue mani il comandante lo accese; poi, i tribuni militari, tutt'intorno, ognuno per suo conto, vi lanciarono il fuoco".

Lua Mater e *Lua Saturni* (perché era spesso accostata a Saturno) era il nome di un'antica divinità romana che presiedeva ai sacrifici espiatori ed alle purificazioni e che finì per identificarsi con *Nemesi*, dea della giusta vendetta divina, che era favoleggiata figlia di Giove e che perseguitava i malvagi e quelli che non sapevano fare buon uso dei doni loro elargiti dalla sorte. Essa non dava tregua a chi avesse in qualunque modo turbato l'ordine naturale e sociale della vita; in Grecia, soprattutto nell'Attica, era oggetto di un culto speciale, che più tardi l'accorse anche a Roma, dove le fu innalzata una statua sul Campidoglio. Il poeta Catullo, in uno dei suoi carmi, la descrive violenta ed inesorabile.

Questa divinità è ricordata anche da Marco Terenzio Varrone (*De lingua latina*, VIII, 36): "... così molte parole che si formano nella declinazione di parole diverse, risultano essere uguali, come quando uso l'accusativo "luam" da "Lua di Saturno" e da "luo = solvo" faccio il futuro "luam".

La citazione di Varrone ci dà lo spunto per ricordare qui alcuni significati che vengono attribuiti al verbo *luere*: subire una punizione (*mei peccati luo poenas*: pago il fio del mio errore, Cic. Att. 3, 9, 1.); espriare (*aliquid voluntaria morte luere*: espriare una colpa uccidendosi, Cic.).

E' quindi lo stesso nome della divinità (indipendentemente dalle prerogative attribuitele dai Romani) che richiama il concetto di espiazione.

(Si ringraziano Vittoria e Franco Bacci per la collaborazione in questa ricerca mitologica).

²³ Luca Fedeli: op. cit., pag. 73. L'autore conclude il commento a questo saggio con queste parole: "un allargamento dell'indagine a buona parte del pianoro risulterebbe tuttavia auspicabile per recare nuovi elementi di interpretazione e, di conseguenza, per dirimere del tutto, oppure per rimettere eventualmente in discussione alcune ipotesi di lavoro sollevate in passato".

5 - Il Passeggere

Poche centinaia di metri a sud della Piana degli Ossi, ove il profilo del crinale degrada fino a quota 1014, alcuni fabbricati portano il nome del “Passeggere”.

Trattasi di una casa colonica con stalla e fienile ed una casa padronale costituenti oggi il cuore di una vasta riserva di caccia di proprietà privata.

Il toponimo di “Passeggere” deriva evidentemente dalla particolare ubicazione di questa località, che viene a trovarsi in una vera e propria sella, e costituisce il più comodo punto di valico per coloro che vogliono attraversare il crinale dalla valle del torrente Gambellato e dall’alta valle del Setta alla valle del Savena e viceversa.

Di questo valico e della sua importanza nel contesto della viabilità appenninica abbiamo già scritto ampiamente nel capitolo V. Qui vogliamo soltanto ricordare che, fin dai tempi antichissimi, questa località è stata il punto di incrocio fra la strada romana transappenninica, orientata nord-sud, ed una mulattiera trasversale orientata nord-est, sud-ovest, che raccoglieva il traffico da e per Castiglione dei Pepoli verso l’alto Savena, verso Monghidoro ed anche verso il passo della Raticosa. Molto probabilmente questa mulattiera ha avuto una particolare frequentazione a partire dal VI

secolo d.C., quando il passo della Futa costituiva il confine politico-militare invalicabile fra i Longobardi, che occupavano il versante toscano, ed i Bizantini che estendevano il loro dominio nel territorio bolognese, con punte di penetrazione fino alle sorgenti del torrente Savena²⁴.

Probabilmente le popolazioni residenti nell’alto Appennino, in territorio Bizantino, avevano necessità di una strada tangenziale al confine longobardo che permettesse loro un diretto e rapido collegamento con la Romagna²⁵ e la capitale Ravenna, attraverso il valico del Passeggere ed il passo della Raticosa, senza dovere allungare il percorso passando da Bologna.

Negli anni 1980, nel corso delle nostre esplorazioni, abbiamo incontrato sovente il vecchio contadino che ancora abitava al Passeggere²⁶, nella casa colonica posta sul versante occidentale del crinale; egli ci ha raccontato che la casa da lui abitata, nei secoli scorsi, era stata costruita in quel luogo dopo che un precedente edificio, che si trovava nel versante orientale, era stato distrutto da una frana. Inoltre si ricordava che i suoi antenati avevano tramandato la notizia che in tempi antichissimi il primo insediamento del Passeggere era stato costruito nel versante occidentale, ove si trova ora, ed anche allora una estesa frana l’aveva distrutto.

²⁴ Forse proprio questa impenetrabilità del confine bizantino-longobardo sul punto di valico toscano-emiliano, protrattasi per quasi due secoli, con il conseguente totale disuso del tracciato transappenninico, ha causato la definitiva scomparsa dei lastricati romani sotto un consistente strato di humus. Ha formulato la stessa ipotesi (in riferimento al tracciato da lui ipotizzato) anche il Prof. N. Alfieri, il quale, a tal proposito, ha scritto (op.cit., pag.55): “*Resta il dubbio che l’eventuale persistenza della via Flaminia in epoca romana sia stata interrotta nell’alto Medioevo quando questo settore dell’Appennino costituì la zona di confine- e perciò di sbarramento- fra i territori tenuti dai Bizantini e dai Longobardi sugli opposti versanti*”.

E quando su quello stesso crinale è ricominciato il transito di uomini e di animali, si è delineato naturalmente, in un primo momento, un sentiero e, poi, una mulattiera, che ha ricalcato lo stesso tracciato romano, alle volte sovrappo-
nendosi ad esso.

Sostanzialmente della stessa opinione è Daniele Sterpos (op.cit., pag.35): “*Durante il lungo periodo in cui il territorio compreso tra Bologna e Firenze restò diviso fra Longobardi e Bizantini, armati gli uni contro gli altri, non si può supporre che le due città fossero unite da una strada regolare ben definita e continua, ma piuttosto che le vie uscenti dall’una e dall’altra di esse verso la montagna fossero usate da ciascuna delle parti in lotta per raggiungere le proprie posizioni e per insidiare quelle dell’avversario*”.

²⁵ In quell’epoca l’attuale territorio romagnolo si chiamava Regione Flaminia. E’ interessante constatare che un tratto della strada di cui stiamo parlando, compreso fra il passo della Raticosa e Piancaldoli, ha conservato nella Carta dell’Istituto Topografico di Vienna (1851) il nome di strada *Fiamminga*, derivando evidentemente quel nome da Flaminia, cioè la regione verso la quale era diretta (documento n. 7).

²⁶ Si tratta di Egisto Cavicchi, ora ottantacinquenne che ha vissuto 60 anni sempre lavorando in quel podere, come i suoi progenitori.

CAPITOLO XI

MONTE POGGIACCIO (ZONA ARCHEOLOGICA “C”: siti C/1 - C/2 - C/3 e C/4)

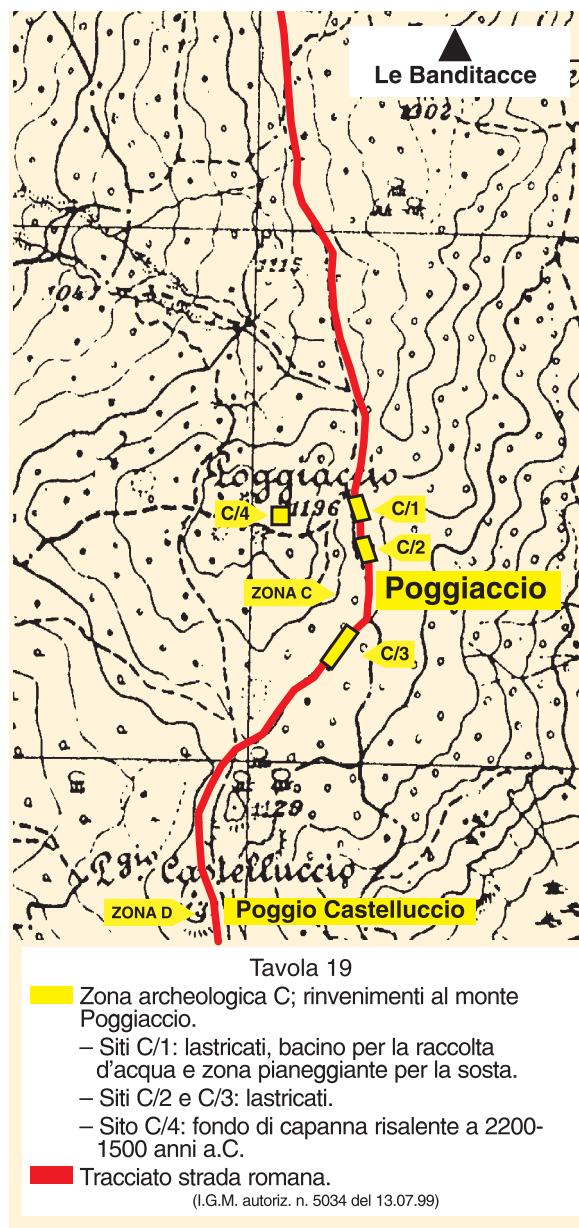
- 1 - Descrizione dei rinvenimenti dei lastricati (siti C/1 - C/2 e C/3).
- 2 - Le caratteristiche costruttive della strada lastricata.
 - 2.1 - La tecnica adottata nella posa delle pietre.
 - 2.2 - Le fasi lavorative.
 - 2.3 - La quantità di materiale rimosso ed impiegato.
- 3 - Altri rinvenimenti (sito C/4).

1 - Descrizione dei rinvenimenti dei lastricati (siti: C/1 - C/2 e C/3)

Il racconto del vecchio contadino che negli anni 1980 abitava la casa del Passeggere, secondo il quale i suoi antenati avevano tramandato il ricordo di una remota frana che aveva distrutto l'antico edificio colà esistente, può sembrare apparentemente insignificante nel contesto delle nostre ricerche. E' stato invece molto utile, perché ci indusse ad osservare attentamente la morfologia di tutto il versante occidentale del crinale fra il Passeggere ed il m. Poggiaccio, ove la strada romana doveva proseguire per raggiungere la Futa.

Così abbiamo constatato che effettivamente permangono i segni di un antico, esteso e profondo movimento franoso per una larghezza superiore ad un chilometro, che, staccatosi dalla sommità del crinale, è scivolato più a valle, ove ora si estendono pianeggianti campi coltivati, sopra il paese di Bruscoli. Se questa frana di grosse proporzioni si era verificata dopo la costruzione della strada romana, non potevamo sperare di trovare i suoi resti. Ciò nonostante abbiamo esplorato attentamente il versante occidentale del rilievo de “Le Banditacce”, fra il Passeggere ed il monte Poggiaccio, ma senza alcun risultato.

Abbiamo invece trovato tratti della mulattiera medievale a conferma dell'antichità della frana. L'itinerario romano probabilmente aveva seguito quella direttrice, passando sotto la vetta delle Banditacce (quota 1302 s.l.m.) e puntando



direttamente alle prime pendici del Poggiaccio, che tocca la quota più bassa di m. 1196. Il Poggiaccio, però, si erge più ad ovest rispetto alla vetta delle Banditacce, cosicchè, seguendo il teorico orientamento rettilineo della strada, ci si viene a trovare in una piccola sella tra le due cime, che costituisce il vero valico orografico dell'Appennino. In quel punto, infatti, finisce la salita per chi proviene da Bologna ed incomincia la discesa sul versante toscano.

Sempre fidando sul principio della rettilinearità abbiamo continuato le ricerche in asse con la direzione di provenienza, sulle prime pendici del Poggiaccio, ma sul versante orientale. Questa decisione è stata presa al termine di contrastanti considerazioni, che ci avevano fatto sorgere forti dubbi. Infatti non eravamo convinti che fosse stato preferito il versante

orientale, meno soleggiato e, quindi, sempre più innevato durante l'inverno; ma il versante occidentale avrebbe imposto un'ampia digressione verso destra per aggirare la vetta, a scapito della brevità del percorso.

Durante le nostre discussioni avevano valutato, in favore di questa seconda ipotesi, due circostanze:

- l'esistenza di un sentiero battuto, perché frequentato ora da cavalieri, che seguiva il versante occidentale per raggiungere la Futa;
- l'impenetrabilità del bosco, sul versante orientale, per la rigogliosa e disordinata crescita di arbusti e felci.

Abbiamo, comunque, deciso di privilegiare il principio della rettilinearità penetrando nella boscaglia sul versante orientale.

SITO C/1

Una prima conferma dell'esattezza della direzione scelta ci venne dall'individuazione di tracce dell'antica mulattiera medievale, in questo punto molto sconnessa ed infossata. Seguendola abbiamo rintracciato, al suo margine, circa 100 metri a sud del valico, in corrispondenza dell'originale livello del bosco, alcune pietre di arenaria allineate e posate di piatto a spigoli arrotondati, chiari resti del bordo della strada lastricata. In questo luogo era evidente che il profondo infossamento della mulattiera, aumentato con la secolare

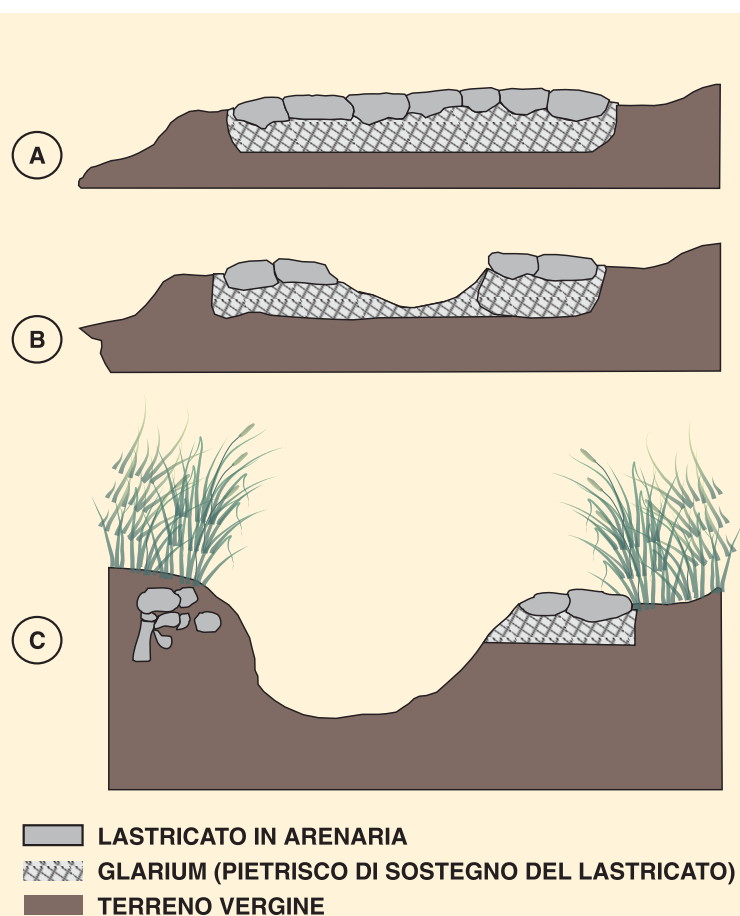


Tavola 20

Monte Poggiaccio - sito C/1: sezione dell'impianto stradale.

A - Sezione al momento della costruzione.

B - Sezione del lastricato parzialmente divelto dal passaggio della mulattiera e dall'erosione dell'acqua.

C - Sezione allo stato attuale: soltanto alcune pietre sono rimaste nella loro posizione originaria.



Monte Poggiaccio (sito C/1): tre pietre del bordo a monte della strada lastricata, uniche superstiti di una pavimentazione larga m 2,40 che, in questo luogo, è stata scalzata e dispersa dal passaggio secolare di viandanti ed animali e dalla erosione delle acque piovane.

erosione delle acque piovane¹, aveva divelto e fatto scomparire quasi tutta la larghezza della carreggiata. Soltanto alcune pietre dell'originario selciato si trovavano al livello del terreno sul quale erano state posate. Quel modestissimo rinvenimento è stato fondamentale, perché ci ha indicato che quella era la direttrice da seguire e ci ha confermato che la strada lastricata proseguiva anche nel versante toscano.

Dopo avere ritrovato la traccia della strada, che non avevamo più intercettato dall'ultimo rinvenimento vicino alla Piana degli Ossi, abbiamo proseguito scrutando attentamente il sottobosco ai lati della mulattiera e nelle vicinanze, per cogliere il più piccolo indizio. Abbiamo effettuato numerosi piccoli scavi di verifica nel lato a valle che, logicamente, doveva essere rimasto più in superficie. In tal modo siamo riusciti ad individuarne alcuni tratti sulle prime pendici del Poggiaccio (sito C/1), ma ci siamo accontentati di portare alla luce soltanto il bordo della pavimentazione senza perdere tempo nell'allargamento dello scavo. Giudicavamo più utile, infatti, dedicarci al rinvenimento di altri tratti verso sud per delineare l'esatto tracciato della strada fino al passo della Futa.

SITO C/2

Circa trecento metri dopo questi rinvenimenti abbiamo notato alcune pietre del bordo a valle della strada che spuntavano dalle foglie secche ai piedi di robuste ceppaie di faggio (sito C/2). E' stato l'unico caso a non richiedere uno scavo per individuare il lastricato; il bosco si era impadronito di quasi tutta la carreggiata stradale e le radici degli alberi si erano infilate fra pietra e pietra, penetrando fino allo strato di *glarium* sottostante la pavimentazione.

Erano alberi relativamente giovani (40-50 anni), ultima generazione di altri faggi che li avevano preceduti nei secoli. Questo bordo, che emergeva dalle foglie, costeggiava l'adiacente mulattiera, la quale, poco più avanti, descriveva una deviazione andando a coincidere con l'ideale prosecuzione rettilinea della strada lastricata. Era una occasione propizia per verificare gli effetti della reciproca interferenza dei due trac-



Monte Poggiaccio (sito C/2- direzione sud): il bosco di faggio ha ricoperto tutta la carreggiata stradale lasciando spuntare fra le foglie secche soltanto il bordo a valle.

ciati e per stabilire quale fosse il più antico. Infatti, se il lastricato fosse proseguito intatto, significava che era stato costruito dopo la frequentazione medievale di quel tracciato; se invece, ove coincideva con la mulattiera, fosse stato consumato, dissestato o comunque scomparso, si doveva concludere che era stato costruito prima della frequentazione medievale.

Abbiamo scavato seguendo la deviazione a destra della mulattiera, poco oltre la ceppaia di faggi che ricopriva la carreggiata stradale, ove non erano cresciuti alberi. Il saggio è stato eseguito con molta cautela, lasciando nella loro posizione tutti i sassi che scoprivamo, onde avere una visione completa delle pietre esistenti, una volta che l'asse stradale fosse stato pulito dall'humus sovrastante.

Al termine del lavoro è emerso uno spezzone di strada lastricata, lungo circa otto metri, costituente una metà longitudinale della carreggiata per i primi cinque metri, che si andava assottigliando verso il bordo a monte per gli altri tre metri, fino a scomparire; la parte mancante della carreggiata corrispondeva esattamente al tracciato della mulattiera. Era evidente perciò che la parziale mancanza del lastricato in questo punto era conseguenza del secolare passaggio di viandanti ed animali in epoche successive alla pavimentazione.

¹ Le piogge hanno contribuito in modo determinante a creare l'infossamento della mulattiera, sovrappostasi al selciato, in quanto essa, in questa posizione, segue la pendenza del declivio e, quindi, l'erosione delle acque è consistente, anche se la loro portata è modesta, trovandosi questo luogo sulle più alte pendici del Poggiaccio.

Proprio in questa posizione, il bordo a monte, rimasto intatto, appariva costruito con particolare diligenza; coloro che posarono quelle pietre avevano avuto cura di accostarle una all'altra, sagomandole con angolazioni complementari in modo da farle combaciare perfettamente. E se ancora oggi si nota questo dettaglio costruttivo nella parte che non ha subito riparazioni successive, si può immaginare come fosse livellata e com-



Monte Poggiaccio (sito C/2 -direzione sud): la mulattiera, ove ha coinciso con la strada lastricata, ha causato il dissesto e la scomparsa delle pietre lasciando intatta, invece, quella parte di carreggiata che era fuori dal suo percorso.

patta appena costruita. Abbiamo comunque osservato come l'opera di primo impianto non fosse sempre così perfetta; altrove abbiamo notato una minore cura nell'accostamen-



Monte Poggiaccio (sito C/2- direzione nord): un particolare del bordo a monte della strada. Si può notare come le pietre del primo impianto siano state predisposte con angolazioni complementari l'una rispetto all'altra, in modo che, posandole vicine, i lati contigui combaciassero perfettamente.

to delle pietre, forse perché alcuni capi cantiere, pur rispettando univoci criteri costruttivi, furono meno severi di altri, avendo tollerato che la pavimentazione fosse posata senza una rigorosa corrispondenza dei lati contigui delle pietre².

SITO C/3

Proseguendo le ricerche verso il passo della Futa, sempre sul versante est del Poggiaccio, siamo giunti a 400 metri più a sud del sito C/2, in un punto ove il declivio assume una rilevante pendenza. Esplorando attentamente questa zona, abbiamo notato che, a monte della mulattiera, per una lunghezza di almeno 25-30 m ed una larghezza di metri 2-2,50, la pendenza diminuiva in modo innaturale. Un piccolo saggio ha rivelato numerose pietre perfettamente allineate che costituivano il bordo a valle della strada. Il solito scavo, ortogonale rispetto al loro allineamento, ha fatto riemergere una pavimentazione della larghezza consueta di m 2,40. Seguendo la strada ci è stato facile portare alla luce 15-20 metri del margine inferiore che si trovava quasi in superficie, per la pendenza del terreno.

Proprio per questo pendio particolarmente ripido nella parte sottostante la strada, ci

² Lionel Casson: "Viaggi e viaggiatori dell'antichità", Mursia editore, 1979, pag. 138: "... Di quando in quando troviamo, per esempio, che a un tratto di strada di ottima fattura segue un altro lungo tratto sterrato ed assai mediocre; ciò significa probabilmente che un esperto ingegnere militare costruì la prima parte e poi, allontanandosi per qualche ragione, affidò la prosecuzione dell'opera agli abitanti del luogo".



Monte Poggiaccio (sito C/3): *Il bordo a valle della strada si è conservato compatto e rettilineo nonostante che, in questa posizione, percorra pendici molto scoscese.*

siamo meravigliati che il bordo fosse ancora perfettamente allineato senza alcun cedimento. La strada si presentava ben conservata per tutta la sua larghezza e le pietre erano ancora accostate fra di loro. Evidentemente ci eravamo imbattuti in un tratto particolarmente solido. La mulattiera, poi, non aveva procurato danni perché passava una quindicina di metri più in basso.



Monte Poggiaccio (sito C/3): *lo scavo ha messo in evidenza la sezione della strada. Le pietre della pavimentazione, provenienti da cave vicine, si presentano con la parte più stretta rivolta verso il basso; in tal modo si assestavano sempre meglio sopra lo strato di glarium ed, a parità di superficie, opponevano maggiore resistenza alle spinte che ricevevano dall'alto.*

Il sorprendente stato di conservazione della pavimentazione nel sito C/3 ha sollecitato la nostra curiosità, tanto da indurci ad eseguire una sezione di tutta la larghezza della strada per studiarne la struttura costruttiva. In un certo senso ci è dispiaciuto smuovere quelle pietre, danneggiando così quell'opera ancora ben conservata, ma si trattava di accondiscendere ad una doverosa curiosità e di fare uno scavo limitato ad un metro di larghezza. Abbiamo scalzato la prima pietra del bordo a valle con cautela e non senza fatica, perché era saldamente stretta a quelle contigue; poi le altre, una ad una, hanno opposto minore resistenza al piccone, che facevamo penetrare sotto di loro sollevandole verso l'alto, quasi con soggezione: avevamo la sensazione di fare un torto a coloro che, con tanta fatica, le avevano collocate.

Nell'estate 1988, in presenza del Dr. Luca Fedeli della Soprintendenza, allungato lo scavo precedentemente iniziato, abbiamo rinvenuto sotto la pavimentazione, in mezzo allo strato di *glarium*, un piccolo oggetto metallico, molto corroso dalla ruggine, dall'apparente



Monte Poggiaccio (sito C/3): *la sezione della pavimentazione ha evidenziato che le pietre sottili sono state posate in verticale. Su questa pietra si notano ancora i segni delle scalpellature fatte al momento della posa. I piccoli segni bianchi sono stati fatti da noi.*

forma di uno spillone, che purtroppo, durante il prelievo, si è rotto in tre parti. Abbiamo portato questo reperto al Prof. Giancarlo Susini, docente di Storia Antica all'Università di Bologna, e, per il suo cortese interessamento, il dr. Livio Follo, docente di Scienza e Tecnica



Monte Poggiaccio (sito C/3): oggetto metallico (dimostratosi poi un chiodo) risalente al III-IV sec. a. C. rinvenuto nel *glarium* durante l'esecuzione della sezione della pavimentazione in presenza del dott. Luca Fedeli.

del restauro presso la Scuola di Perfezionamento in archeologia dell'Università di Bologna, è riuscito ad individuarne l'esatta forma originaria ed a datarlo al IV-III sec. a.C.³.

E' risultato essere un semplice chiodo e non una spilla od altro accessorio di corredo, come noi speravamo, quindi un oggetto di scarso valore archeologico, ma comunque, per la nostra ricerca, abbastanza significativo. L'epoca della sua utilizzazione risale al 300-200 a.C., cioè ad un periodo anteriore al 187 a.C., presunta data di costruzione della strada; tenuto conto della posizione in cui il chiodo è stato rinvenuto, le due date sono cronologicamente compatibili.

2 - Le caratteristiche costruttive della strada lastricata

2.1 - La tecnica adottata nella posa delle pietre

La sezione della strada, effettuata nel sito C/3, è stata sufficiente per capire la stratigrafia. Le pietre di arenaria erano state posate in modo che i lati dell'una combaciassero con i lati delle altre; le più larghe, appoggiate oriz-

zontalmente, hanno uno spessore di circa 25-30 cm. con forma trapezoidale. Quelle di minore spessore sono state poste verticalmente e raggiungono spesso una profondità maggiore delle altre. Le pietre più grandi e più grosse sono ai bordi, a formare come un cordolo di contenimento di quelle centrali, di misura più piccola. Sotto la pavimentazione c'è uno strato di 20-25 cm di piccole pietre di arenaria di varia misura (*glarium*), evidenti ritagli delle pietre più grosse provenienti dalle vicine cave⁴ che, costipate nella trincea scavata nel terreno, assolvevano alla duplice funzione di robusto sottofondo e di drenaggio delle acque piovane.

Sia lo strato di "*glarium*" che la pavimentazione sono incassati nel terreno, senza alcun muretto di sostegno nel lato a valle, nonostante la strada si snodi sul fianco del crinale, tagliando la rilevante pendenza del declivio. Indubbiamente questa tecnica di costruzione, senza alcun muretto di sostegno a valle, ha dato una sicura stabilità alla carreggiata, che poteva cedere soltanto se tutto il terreno sottostante veniva travolto da una frana.

Queste caratteristiche strutturali, riscontrate in tutti i tratti portati alla luce, differiscono profondamente dalle rare strade lastricate costruite in alta montagna dal Medioevo al XIX secolo, le quali, oltre ad avere una carreggiata più stretta, sono sostenute sul lato a valle, quando necessario, da muretti costruiti a secco o con malta molto povera di calce. Altra caratteristica evidente è la forma delle pietre: quelle adagate orizzontalmente hanno uno spessore di 25-30 cm con la parte superiore più larga di quella inferiore, tanto da dare l'idea di un cuneo abbozzato rudemente e piantato nello strato sottostante. Questa forma pseudo-piramidale presentava sostanzialmente due vantaggi:

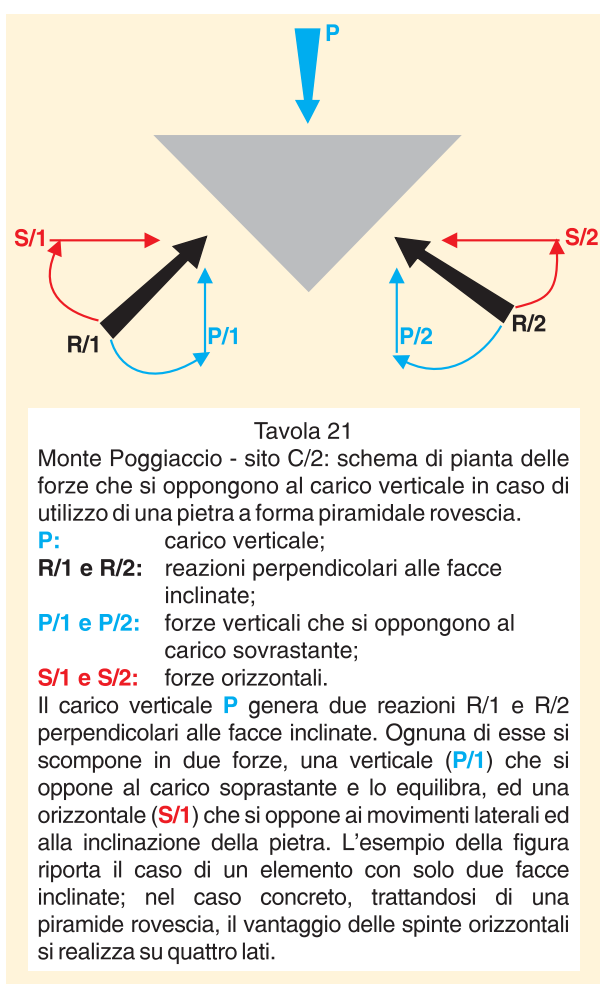
- soltanto le parti superiori delle pietre dovevano combaciare perfettamente poiché le pareti laterali non si toccavano; gli spazi vuoti che rimanevano tra pietra e pietra sotto il piano di calpestio, venivano poi costipati con il *glarium*. Questa tecnica comportava un grande risparmio di tempo perché, per ottenere la perfetta aderenza fra pietra e pietra nella

³ I risultati degli esami effettuati dal Dr. Livio Follo, al quale vanno i nostri più vivi ringraziamenti, sono riportati nella sua relazione del 20/05/1989 (documento n. 8).

⁴ Lungo tutto il percorso della strada lastricata sono ancora evidenti, qua e là, i resti delle vicine cave dalle quali è stato estratto il materiale utilizzato, sfruttando i frequenti affioramenti naturali dell'arenaria.

parte superiore della pavimentazione, non era necessario squadrare con precisione anche le pareti laterali delle pietre;

- la forma piramidale, diversamente da quella parallelepipedica, garantisce alla pavimentazione una maggiore stabilità; infatti le reazioni generate dai carichi verticali, essendo perpendicolari alle facce oblique della piramide, forniscono ad ogni pietra anche una spinta orizzontale sulle quattro facce che garantisce il mantenimento nella posizione originaria, evitando sia spostamenti laterali, sia il fenomeno del “cullamento”⁵.



Monte Poggiaccio (sito C/3): una pietra della pavimentazione stradale a forma piramidale posata con la punta in basso.



Resti della via Flaminia a Carsulae vicino a S. Gemini (prov. di Terni) (da “Le strade romane in Italia” di Daniele Sterpos, “Quaderni di Autostrade”, pag. 31). Si noti la forma piramidale delle pietre.

⁵ Dal punto di vista della meccanica, i vantaggi della forma pseudo-piramidale rovescia degli elementi rispetto a quella a “lastroni” sono due. Il primo, assai intuitivo, è quello che tale forma facilita l’inserimento di ogni elemento all’interno del sottofondo e, contemporaneamente, lo compatta assicurando stabilità alla pavimentazione: più la piramide si infigge e più viene compattato lo strato sottostante.

Il secondo è quello di avere una pavimentazione molto meno delicata ed evitare il fenomeno così detto di “cullamento”, tipico della pavimentazione a lastroni. Infatti, a seguito del ripetuto passaggio dei carichi, gli spigoli dei lastroni di pietra a contatto con il sottofondo ne diminuiscono la compattezza, lasciando pressoché inalterata la zona sottostante la parte centrale; a tempi lunghi, al di sotto del lastrone, si viene a creare un dosso che determina un “cullamento” smuovendo così la pavimentazione e portando in breve tempo a rottura alcuni elementi.

(Ringraziamo l’ing. Alessandro Uberti per la consulenza tecnica).

2.2 - Le fasi lavorative

Crediamo ora interessante descrivere le procedure di lavoro e calcolare la quantità di materiale estratto ed impiegato per la costruzione della strada. Ci riferiamo soltanto ai tratti pavimentati⁶ (*silice strata*) da noi portati alla luce in corrispondenza del valico appenninico. La continuità dei rinvenimenti, per una lunghezza di circa 11 km, e la costante identità delle caratteristiche costruttive, ci permette di basare la nostra ricostruzione ed i relativi calcoli quantitativi su dati oggettivi e sicuri.

In questo tratto di valico, rude e selvaggio, i Romani hanno avuto indubbiamente le maggiori difficoltà per costruire una strada. Oltre all'ostilità della stagione invernale, le legioni hanno dovuto affrontare un terreno aspro, una alberatura caparbia, abbarbicata al suolo; raramente, infatti, si è vista una ceppaia di faggio con le radici all'aria per avere ceduto sotto il peso della neve e del gelo.

L'opera ha richiesto l'impianto di cantieri molto organizzati ed il controllo del sincronismo delle squadre di operai addetti ai diversi lavori, che si possono immaginare raggruppati in sei funzioni:

Tracciatori del percorso: ingegneri e piantatori di paletti.

Disboscatori.

Sterratori incaricati di predisporre il piano stradale e la trincea per la posa del sottofondo e del lastricato.

Operai addetti alle cave di pietra arenaria.

Trasportatori del materiale estratto fino a piè d'opera.

Posatori.

Il compito meno faticoso, ma più importante, era indubbiamente quello affidato ai tracciatori del percorso. Essi dovevano sceglierlo

rettilineo, ma compatibile con la situazione di luoghi montani. Questo tracciato comprova che, nella scelta del percorso, la valutazione del rapporto costi-benefici è stata ottimale.

Ben più faticoso era il lavoro degli addetti al taglio degli alberi⁷ che doveva precedere l'opera degli sterratori.

Nelle zone pianeggianti gli sterratori preparavano una trincea profonda mediamente 50 centimetri; nei terreni collinari e montani, però, non sono molto frequenti i tratti che presentano una linea trasversale a livello, o con poca pendenza. In zone scoscese, come quelle appenniniche, quindi, hanno dovuto ricavare un piano orizzontale che ha comportato un rilevante aumento dello scavo, anche per dare alla scarpata a monte una pendenza che scongiurasse il minimo cedimento senza dover costruire muri di sostegno⁸.

In questi luoghi la media della profondità dello scavo si è elevata, come minimo, a 70 centimetri, anche per la necessità di spianare piccoli dossi.

Poiché la larghezza della strada doveva essere di metri 2,40, lo scavo per la predisposizione del fondo ha comportato l'asportazione, come minimo, di 1,70 metri cubi di terreno e sassi per ogni metro lineare, pari a circa 30 quintali.

Si devono tenere presenti, inoltre, tutte le difficoltà che gli operai hanno incontrato per la presenza di tenaci radici ed affioramenti di rocce.

Individuati gli strati di arenaria affioranti, frequenti in quell'area, veniva aperta una cava nel luogo più vicino alla utilizzazione finale delle pietre. Si dovevano preliminarmente liberare dal terreno i grossi macigni affioranti, ricavando da essi le pietre di dimensioni adat-

⁶ Come diremo in seguito la strada era stata pavimentata soltanto nei tratti strettamente necessari; ove il terreno era solido e compatto la strada è stata costruita soltanto *glarea*.

⁷ Il bosco doveva essere tagliato non soltanto in corrispondenza della larghezza della strada, ma anche sui lati di essa. E' noto infatti che i Romani espropriavano i terreni sui quali costruivano le strade e quelli contigui ad esse per creare una fascia di rispetto laterale fino ad una certa distanza, allo scopo di consentire una perfetta visibilità del percorso e dell'orizzonte, anche per motivi di sicurezza. Il disboscamento, quindi, era eseguito con diverse larghezze secondo le necessità. Il Radke (Gerhard Radke: *Viae publicae romanae*, Cappelli editore, Bologna, 1981, pagg. 22-23) riporta una citazione di Strabone secondo la quale, a metà del II sec. a. C., i Romani, in occasione della costruzione di una strada in Liguria, imposero a quelle popolazioni una fascia di rispetto di ben dodici "stadi". E' più che attendibile, quindi, che anche nella circostanza della costruzione di questa transappenninica abbiano imposto agli stessi nemici una identica, se non più larga, fascia di rispetto, particolarmente necessaria per l'asprezza del territorio attraversato. Molto probabilmente è stato eseguito un imponente disboscamento che arrivava a lambire i corsi d'acqua che delimitano le falde del crinale sul quale avevano costruito la strada.

⁸ Abbiamo constatato che in tutta la lunghezza della strada non esiste alcun muro di sostegno, né a valle né a monte, nonostante la rilevante pendenza del versante che sovente ha intersecato.



Un importante tratto della via consolare Egnatia in Macedonia costruita dai Romani nel I sec. a.C., che collegava Durazzo con Salonicco. Anche in questo caso è evidente l'impiego di materiale locale per la costruzione della pavimentazione stradale.

te alla costruzione della strada; queste, sia grosse che di pezzatura minuta, venivano poi trasportate ed ammassate ai margini della trincea a portata di mano dei posatori.

Costoro erano scelti fra gli operai più abili nel valutare a colpo d'occhio le dimensioni e le forme delle pietre da mettere in opera per poterle accostare una all'altra in perfetta aderenza. Dovevano anche avere la capacità di sagomare i lati e di posarle accostate solidamente sullo strato di *glarium* steso in precedenza. Per seguire la direzione già tracciata e la perfetta rettilinearità tiravano tre fili; due delimitavano i bordi della pavimentazione ed uno indicava la mezzera della strada.

2.3 - La quantità di materiale rimosso ed impiegato

Considerando che la trincea veniva riempita da 50 centimetri di materiale (20-25 cm di *glarium* + 25-30 cm di pietre), per ogni metro

di strada erano impiegati circa 1,7 metri cubi, corrispondenti circa a 30 quintali⁹. Si deve infatti tenere conto che, anche se le pietre erano accostate con cura ed il *glarium* ben costipato, i piccoli interstizi che comunque rimanevano, determinavano, a parità di volume, una riduzione di peso che si può valutare non inferiore al 30%. E', quindi, corretto considerare solo 30 quintali il peso medio del materiale utilizzato per ogni metro di strada.

Sulla scorta di questi dati possiamo facilmente calcolare quanti quintali di materiali sono stati scavati, trasportati e posati per costruire un solo chilometro:

opere di scavo della trincea:

$$q.li\ 30 \times m\ 1.000 = q.li\ 30.000$$

estrazione, trasporto e posa delle pietre:

$$q.li\ 30 \times m\ 1.000 = q.li\ 30.000$$

$$\text{totale} = q.li\ 60.000$$

Avendo la prova archeologica dell'esistenza della strada lastricata dal monte Bastione al

⁹ La pietra arenaria (pietra serena) in blocchi compatti, pesa 27 quintali al metro cubo.

monte Poggione per una continuità di 11 Km, soltanto per questo tratto, il peso del materiale scavato e messo in opera, fu pari a 660.000 quintali!

Di fronte a queste cifre, riferentisi pressappoco ad un decimo del percorso Bologna-Fiesole, appare evidente come un'opera così impegnativa e costosa possa attribuirsi soltanto all'organizzazione ed alla potenza economica-militare di Roma.

3 - Altri rinvenimenti (sito C/4)

Anche se l'obiettivo principale delle nostre ricerche era il rinvenimento del lastricato stradale fino al passo della Futa, non abbiamo comunque trascurato di esplorare i luoghi adiacenti al tracciato e, soprattutto, le cime vicine.

Così non sono sfuggite alla nostra perlustrazione la vetta e le prime pendici del m. Poggiaccio. Sulla cima, a quota 1196 s.l.m., abbiamo notato un vallo, senz'altro opera difensiva dell'uomo, che si può annoverare fra i "Castellieri liguri", al pari di quello di monte Bastione e di Poggio Castelluccio.

Significativi reperti hanno confermato l'esistenza di antichissimi insediamenti sulle pendici vicino alla sommità del Poggiaccio sia nel versante orientale che in quello occidentale.

Siamo rimasti sorpresi nel constatare che ovunque facessimo un piccolo saggio, alla profondità di 50-60 cm, emergevano ceramiche grezze, tipiche della cultura appennino-ligure. Tale abbondanza dimostra che in quel luogo popolazioni appennino-liguri sono rimaste insediate per molto tempo.

In occasione di una delle nostre numerose esplorazioni, in una posizione in cui il declivio diminuiva quasi a diventare orizzontale, si notava un lievissimo rialzo del terreno a forma circolare che faceva pensare alla base perimetrale di una antica capanna. Scavato il perimetro per sottili strati orizzontali, siamo riusciti a cogliere, ad una profondità di 30-35 cm, una differente colorazione del terreno che poteva essere la tenue traccia di una antica palificazione. Infatti, ad una distanza di circa 5 cm uno dall'altro si riuscivano a distinguere piccoli cerchi più scuri nel terreno, del diametro da 5 ad 8 cm, che parevano resti organici di pali infissi. Seguendo questi indizi abbiamo individuato il perimetro della capanna che è risultato non perfettamente circolare. Il diametro, infatti, era di 5 m nella direzione nord-sud e di 4,5 m nella direzione est-ovest. Abbiamo comunque trovato facilmente il centro ed abbiamo scavato con cautela; alla profondità di soli 40 cm abbiamo trovato abbondanti resti carboniosi, evidente testimonianza degli ultimi fuochi accesi dagli antichi



Monte Poggiaccio (sito C/4): frammenti di ceramica ad impasto molto grossolano e cottura non coerente, risalenti ai secoli VIII-IV a.C., attribuibili alla civiltà appennino-ligure, rinvenuti in grande quantità sulle prime pendici del m. Poggiaccio.

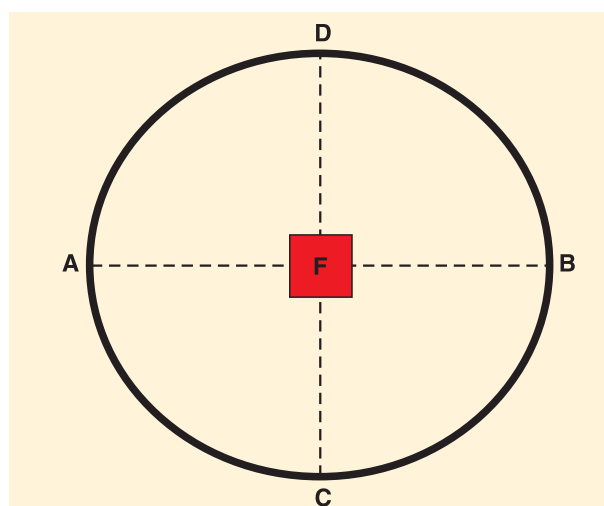


Tavola 22

Monte Poggiaccio - sito C/4: schizzo delle tracce del fondo di capanna risalente a 2200-1500 anni a.C.
A-B = 5 m; C-D = 4,5 m; F: focolare con residui carboniosi.

abitatori della capanna. Non c'erano resti in pietra che facessero pensare ad un focolare ed in mancanza di altri reperti significativi, non ci restava che ricorrere alla datazione dei carboni rinvenuti, per poter conoscere l'epoca di quella capanna.

Nel luglio 1988 il Dottor Agostino Salomoni del laboratorio C/14 dell'ENEA di Bologna, in presenza del Dottor Luca Fedeli, ha effettuato un prelievo dei resti carboniosi dal presunto focolare centrale dell'antica capanna; i risultati dell'analisi hanno fatto risalire la data della combustione di quei carboni al 1860 a.C. (con una approssimazione di 320 anni più o meno)¹⁰.

Questo risultato ci ha riportato con la mente all'inizio dell'età del bronzo e ci ha fatto fantasticare sulla vita difficile e grama di quelle popolazioni, insediatesi sulle inospitali cime della dorsale appenninica, forse per meglio difendersi dai nemici. Nulla sappiamo di loro; forse erano gli antenati delle tribù liguri di cui abbiamo prove archeologiche.



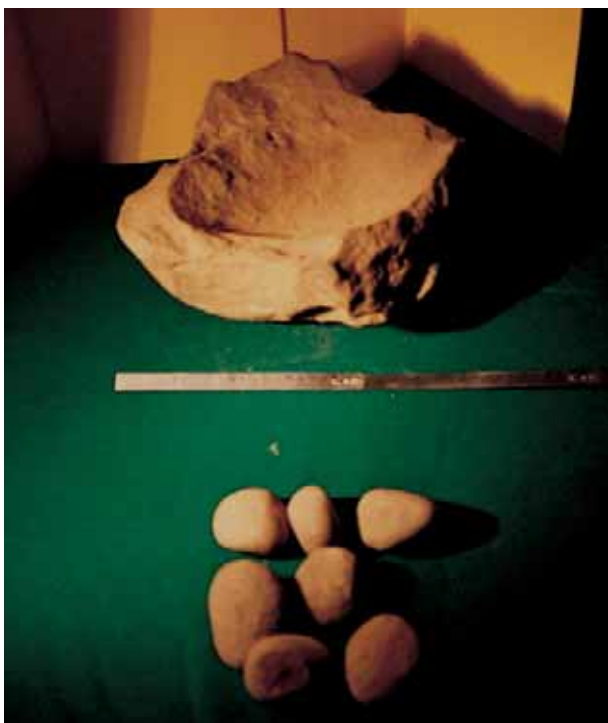
Disegno di una capanna usata dalle tribù liguri (Museo archeologico della civiltà ligure di S. Remo).

Nella zona circostante abbiamo rinvenuto un numero considerevole di ciottoli ovoidali raccolti nei greti dei torrenti e portati su quelle vette per usarli come proiettili. Per la loro



Monte Poggiaccio (sito C/4-agosto 1986): scavi sulla cima del m. Poggiaccio; Franco Santi nella buca è aiutato da Francesco Ferrari, nipote di Cesare Agostini.

¹⁰ Le certificazioni scritte di queste analisi sono state comunicate dall'ENEA al Dott. Luca Fedeli della Soprintendenza archeologica per la Toscana con lettera del 23/05/1989 (documento n. 5, campione BO 104).



Monte Poggiaccio (sito C/4): mortaio litico rinvenuto sulla cima del m. Poggiaccio risalente alla civiltà appennino-ligure (VIII-III sec. a.C.). Ciotoli di arenaria rinvenuti in grande quantità sulle prime pendici di m. Poggiaccio. Venivano usati come armi da lancio a mano o con fionde.

forma ed il peso (gr 200/300 circa) erano particolarmente adatti ad essere lanciati a mano o con fionda e costituivano senz'altro un'arma efficace per quei tempi.

Data la frequentazione secolare di questi luoghi da parte delle tribù liguri, è probabile

che questi proiettili risalgano alla loro epoca. Costituisce una conferma di ciò un altro ritrovamento: in occasione di uno scavo fatto sulla cima del Poggiaccio abbiamo rinvenuto una grossa pietra di arenaria a forma di ciotola con i bordi frastagliati, di circa 30-32 cm di diametro. Si tratta di un mortaio litico, del tutto simile ad un altro da noi visto al Museo archeologico della civiltà ligure di S. Remo, risalente ai secoli VIII-V. a.C.



Un mortaio litico molto simile a quello da noi ritrovato sulla cima del m. Poggiaccio. (Museo archeologico della civiltà ligure di S. Remo - sec. IX-III a.C.).

CAPITOLO XII

I RINVENIMENTI SULLE PENDICI DI POGGIO CASTELLUCCIO (ZONA ARCHEOLOGICA “D”: SITI D/1 - D/2 - D/3 e D/4)

- 1 - Descrizione dei rinvenimenti dei lastricati (siti D/1 - D/2 e D/3).
- 2 - Lo scavo della Soprintendenza archeologica toscana per indagare la stratigrafia del manufatto stradale (sito D/4).
- 3 - Le opinioni ed i sopralluoghi del Prof. Giancarlo Susini e del Prof. Raymond Chevallier.

1 - Descrizione dei rinvenimenti dei lastricati (siti D/1 - D/2 e D/3)

Dal Poggiaccio il crinale scende costantemente fino al passo della Futa ed oltre nel Mugello.

La cima di Poggio Castelluccio, un chilometro a sud del Poggiaccio e tre chilometri a nord della Futa, raggiunge la quota di 1131 metri s.l.m., cioè 65 m meno del Poggiaccio. Anche qui, come al monte Bastione ed al Poggiaccio, il tracciato transappenninico segue un andamento costante evitando la vetta di Poggio Castelluccio, più alta di 25-30 m rispetto alla quota media del crinale. Questa cima è spostata verso ovest di circa 90-100 metri rispetto all'asse rettilineo del tracciato, tanto che gli antichi viandanti, andando dritto, la schivarono passandole sotto, sul versante orientale. Anche la mulattiera medievale ha seguito questa direttrice e noi, avvalendoci delle sue evidenti tracce, abbiamo trovato i resti ben conservati della contigua strada romana.

SITO D/1

E' fuori dubbio che i ritrovamenti dei tratti lastricati alle pendici del Poggiaccio avevano dimostrato la continuità della strada anche nel versante orografico toscano. Con le indagini in quei luoghi, avevamo acquisito una certa esperienza ed affinato l'occhio nel cogliere gli indizi superficiali della sottostante presenza del lastricato.

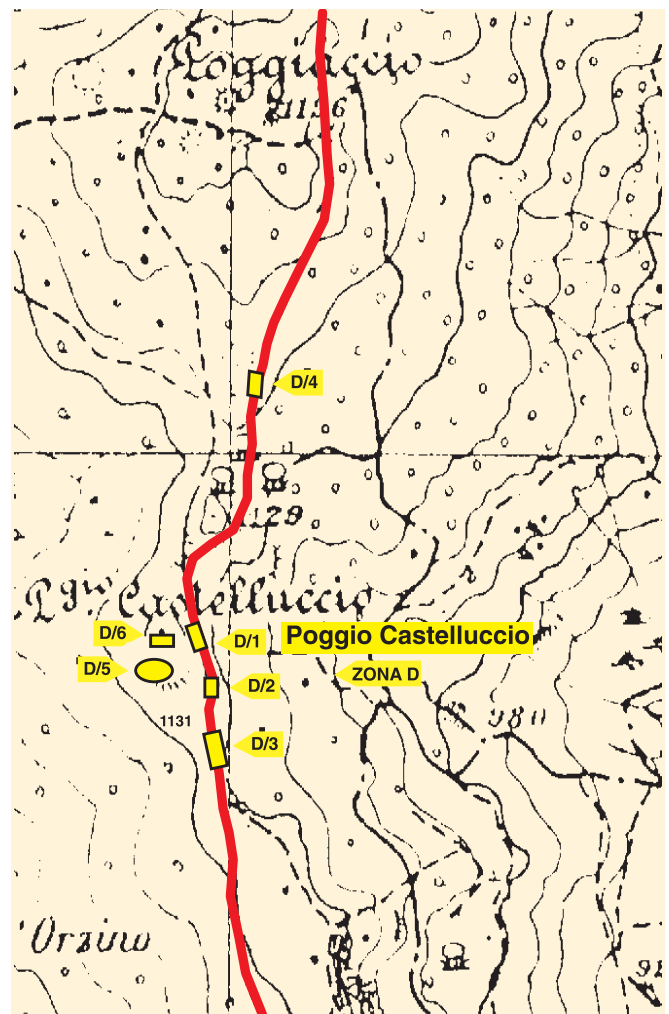


Tavola 23

- Zona archeologica D: rinvenimenti a Poggio Castelluccio.
 - Siti D/1, D/2 e D/3: lastricati.
 - Sito D/4: impianto stradale sezionato.
 - Sito D/5: castelliere.
 - Sito D/6: resti di un edificio.
- Tracciato strada romana.

(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99)



Poggio Castelluccio (sito D/1-direzione sud): Cesare Agostini e Franco Santi al lavoro. La pendenza di questo tratto non ha favorito la consueta, rilevante sedimentazione che ricopre il lastricato; è stato, quindi, agevole portarlo alla luce.

Poggio Castelluccio (sito D/1): il lastricato si staglia rettilineo nel bosco che lo ha coperto e protetto per secoli dopo il disuso.



Questa esperienza ha facilitato la nostra ricerca sulle prime pendici di Poggio Castelluccio, che è stata premiata con il rinvenimento di una quindicina di metri di pavimentazione ben conservata in tutta la sua larghezza; soltanto alcuni metri del bordo a valle erano scomparsi in conseguenza dell'infossamento determinato dal contiguo passaggio della mulattiera. Questo tratto si trova sul versante occidentale del crinale ed in leggera salita, vicino ad un piccolo dosso, che in quel punto si pone perpendicolarmente all'asse del tracciato.

Questo primo tratto, rappresentato nello schizzo planimetrico (sito D/1), giaceva in una posizione fuori asse ed in salita, rispetto alla direzione rettilinea ed all'andamento discendente degli altri reperti, probabilmente per effetto di un movimento franoso non molto largo, ma profondo, che ha trascinato a valle, per circa 10-15 metri, l'intero impianto stradale senza sconnettere la pavimentazione¹. La pendenza così assunta non aveva favorito una consistente sedimentazione organica, per il naturale effetto dilavante delle acque; è stato agevole, quindi, portarla alla luce in tutta la sua lunghezza fino al già citato dosso, oltre il quale non proseguiva in linea retta come di consueto.

SITO D/2

In conseguenza del disassamento del settore precedente, abbiamo avuto non poche difficoltà a ritrovare la strada che proseguiva, invece, nel versante orientale di Poggio Castelluccio. Anche in questo caso ci ha aiutato il tracciato della mulattiera ed il principio della rettilinearità. Una volta portato alla luce un piccolo tratto, che si raccordava perfettamente alla direzione di tutto il percorso, ci siamo accontentati di effettuare piccoli saggi ogni 15-20 metri, limitando gli scavi al minimo indispensabile per accertare soltanto l'esistenza, in larghezza, di tutta la carreggiata stradale. In tal modo abbiamo individuato un tratto di 114 metri di strada perfettamente rettilinea.

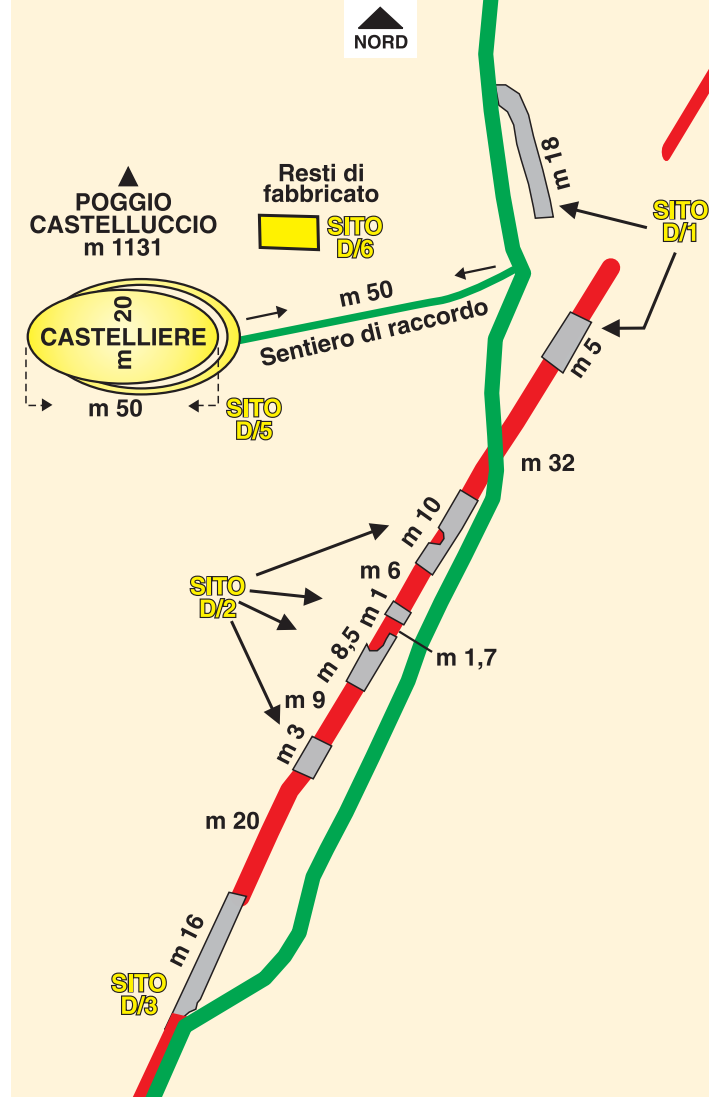


Tavola 24

- Tracciato romano.
- Mulattiera.
- Zona archeologica D: Poggio Castelluccio.
 - Siti D/1, D/2 e D/3: lastricati.
 - Sito D/5: castelliere.
 - Sito D/6: resti di un fabbricato.



Poggio Castelluccio (sito D/2) : piccoli e saltuari scavi per tutta la larghezza della carreggiata hanno evidenziato la perfetta rettilinearità della strada.

¹ Questa è l'ipotesi più attendibile. Un'altra ipotesi da noi avanzata, ma che necessita però di conferme archeologiche, è che questo tratto di lastricato non sia stato disassato da una frana, ma sia un diverticolo diretto ad un sottostante edificio le cui vestigia sono state da noi rinvenute e descritte nel capitolo XIV.

SITO D/3

Poche decine di metri a sud del sito D/2 il bosco di faggio lasciava posto ad una piccola radura pianeggiante, ove crescevano rigogliose le felci. L'ideale allineamento con i selciati già scoperti ci imponeva di scavare proprio sotto quelle felci. Appena iniziato lo scavo abbiamo constatato che ci trovavamo in una piazzola dove i boscaioli, nei tempi passati, approntavano le cataste di legna per convertirla in carbone; il terreno era infatti annerito da residui carboniosi. Conoscevamo bene queste piazzole, assai frequenti in questi luoghi. I nostri nonni ci avevano raccontato che molti dei loro compaesani si dedicavano ancora a quella attività fino agli anni 1930-1940² e ci avevano descritto le fatiche e l'impegno che quella lavorazione comportava. Ci avevano anche detto che i "carbonai" riutilizzavano sempre le stesse piazzole, già predisposte dai loro antenati nei tempi antichi. Esse costituivano l'evidente testimonianza di attività cessate nella prima metà del XX secolo, ma iniziate probabilmente molti secoli prima. E noi speravamo di ritrovare sotto quella specie di aia il lastricato stradale. Sarebbe stata un'altra prova della sua antichità. I carbonai, infatti, non avrebbero potuto utilizzare il piano stradale come piazzola di lavoro³ se quella strada fosse stata ancora percorsa per i collegamenti transappenninici.

Lo scavo ad una profondità di circa 60 cm, ha rivelato le pietre della pavimentazione (sito D/3): era un'importante conferma.

² Stefano Casini: op. cit., pag.15: "Quei boschi, prima così abbandonati, ora messi al taglio di rotazioni fisse, producono dai 13 ai 14 mila quintali di carbone". L'autore precisa che sono dati riferiti al territorio del Comune di Firenzuola nell'anno 1914 su 7257 ettari di bosco.

³ E' noto che per la produzione della carbonella è necessario costruire un cono di legna con una tecnica particolare, coprirla con zolle di terra ed accendere un fuoco, attraverso un accesso circolare lasciato aperto al vertice, che produca calore senza che si spargano le fiamme, per la durata di una settimana circa. Si trattava di una attività che non sarebbe stata possibile sopra una strada ancora in esercizio. Ringraziamo il dott. Leandro Gualtieri, proprietario della fattoria "Il Passeggere" in territorio di Bruscoli (Comune di Firenzuola) che, nell'agosto 1999, ha avuto la lodevole iniziativa di allestire un'autentica carbonaia invitando tutte le Comunità vicine ad una festa campestre per assistere alle fasi di lavorazione per la produzione della carbonella.



Poggio Castelluccio (sito D/3) : Franco Santi e Cesare Agostini iniziano lo scavo fra le felci sull'ideale prolungamento rettilineo della strada già portata alla luce e si rendono conto di trovarsi nella piazzola di una antica carbonaia.



Le Banditacce (Fattoria "Il Passeggere" - 11 agosto 1999). Allestimento di una carbonaia - 1° fase: la legna viene predisposta a forma di cono, su due livelli, in modo da lasciare al centro un'apertura con funzione di camino; poi viene accuratamente ricoperta di zolle. (fotografia di Leandro Gualtieri).

Le Banditacce (Fattoria "Il Passeggere"- agosto 1999) - 2° fase: la carbonaia durante la cottura. Attraverso il camino vengono buttati dall'alto tizzoni ardenti che incendiano la massa legnosa la quale brucia lentamente per 5-6 giorni in un ambiente quasi privo d'aria e si trasforma in carbone.





Poggio Castelluccio (sito D/3): al termine dello scavo è riemersa in tutta la sua imponenza la pavimentazione. In evidenza lo strato di 60 cm di sedimentazione sopra la quale i carbonai, per secoli, hanno stabilito la loro piazzola di lavoro.



Poggio Castelluccio (sito D/3): uno scorcio di basoli ancora ben allineati che costituiscono il bordo a valle della strada.

La stratificazione della sedimentazione sovrastante si presentava nettamente distinta in due livelli. Uno superiore, di circa 30-35 cm, era costituito da un terriccio nero frammisto a carboni. Quello inferiore, di circa 15-20 cm era invece di colore giallastro e presentava le caratteristiche di limo. Questa diversa stratificazione dimostrava che in un primo tempo, dopo il prolungato abbandono della strada, il lastricato è stato coperto poco alla volta dal limo di origine alluvionale,⁴ scivolato dalla pendice sovrastante, allora priva di alberi. In un secondo tempo il bosco ha riconquistato quella fascia di rispetto, creata dai Romani ai lati della strada, e le foglie ed i rami si sono depositati sopra al limo formando uno strato di humus.



Poggio Castelluccio (sito D/3): la stratificazione sopra il lastricato evidenzia in questo luogo due livelli sedimentari di colore nettamente distinti: quello inferiore, giallo ocre, è costituito da limo di origine alluvionale; quello superiore, di colore marrone scuro e nero, è costituito da humus formatosi dalla secolare caduta di foglie e rami e, successivamente, dalla utilizzazione come piazzola di lavoro da parte dei carbonai.

In epoca ancora successiva un ignaro carbonaio ha scelto quella posizione pianeggiante per

il suo lavoro. Dopo di lui altre generazioni di carbonai hanno usato quella piazzola già pronta, l'antichità della quale è provata anche dalla mulattiera che, proprio in questo punto, descrive una curva per non invadere il luogo di lavoro. Di conseguenza, il sottostante selciato è rimasto ben conservato. Soprattutto il bordo a valle, costruito con pietre larghe e ben squadrate, appariva di ottima fattura, tanto da indurci a riportare alla luce tutto quel pezzo di strada. Negli anni successivi, con l'aiuto di volonterosi amici⁵ hanno rivisto il sole sedici metri di strada larga 2,40 m. Tuttavia, in corrispondenza di un evidente cedimento del terreno sottostante, il lastricato si è allentato e la larghezza della carreggiata risulta ora di 2,80 m.

Abbiamo comunque rispettato 5-6 metri quadrati della sedimentazione sovrastante a testimonianza della piazzola dei carbonai.

2 - Lo scavo della Soprintendenza archeologica toscana per indagare la stratigrafia del manufatto stradale (sito D/4)

In occasione della campagna di scavi dell'estate 1989, la Soprintendenza archeologica per la Toscana, sempre sotto la direzione del dr. Luca Fedeli, ha effettuato un saggio, sezionando un tratto di selciato fra il Poggiaccio e Poggio Castelluccio (sito D/4).

Il dott. Fedeli, nella relazione descrittiva da lui pubblicata⁶, lo identifica come "Scavo C" e lo localizza nell'area di Poggio Castelluccio⁷, anche se più esattamente si trova in zona intermedia fra questa cima ed il Poggiaccio. Il saggio, costituito da uno scavo ortogonale rispetto alla strada, aveva lo scopo di evidenziare in sezione i diversi livelli dell'impianto stradale.

Ecco alcuni stralci significativi della sua relazione⁸: "Nell'area del saggio "C", il lastricato della superficie stradale (u.s. 301 - unità stratigrafica 301, n.d.r.) risultava in parte coperto da humus e costituito, ai margini, da

⁴ Come è noto i Romani tagliavano a raso la vegetazione che costeggiava le strade per evitare le imboscate; a maggior ragione in un luogo insidioso come questo. E' verosimile quindi che le acque piovane abbiano dilavato il declivio sovrastante la strada trascinando il terreno argilloso non trattenuto dalla vegetazione.

⁵ Un particolare contributo è stato dato dagli amici di Bruscoli: Emanuele Stefanini, Andrea Vignoli e Marco Antonelli.

⁶ In Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo" Costa editore, pagg. 84-85-86.

⁷ Luca Fedeli: op. cit., pag. 84 ... (omissis) "il tratto stradale indagato nel saggio è stato prescelto ad una distanza di poche centinaia di metri dalla cima del Poggio (Castelluccio) lungo le sue più alte pendici nord orientali..."

⁸ Luca Fedeli: op. cit., pag. 85.



Fra Poggio Castelluccio e Monte Poggiaccio (sito D/4 - agosto 1989): membri della Cooperativa archeologia di Firenze, sotto la direzione del dott. Luca Fedeli, eseguono il rilievo della superficie del basolato prima di iniziare lo scavo che ha messo in luce la sezione della strada.

masselli arenari di forma irregolarmente quadrangolo-trapezoidale, ben commessi e contraddistinti da dimensioni maggiori che nel resto della superficie stradale”.

Proseguendo nella descrizione della stratigrafia il dr. Fedeli precisa: “Al di sotto dell’u.s. 301, il lastricato appunto, è comparso il sabbioso strato u. 303, di livellamento, evidentemente steso per rendere possibile la messa in opera del lastricato stesso”. Sopra questo strato sabbioso il dr. Fedeli ha rinvenuto un frammento carbonioso che ha fatto analizzare a Zurigo⁹ la cui datazione risale al 596 più o meno 140 d.C. “Ancora più sotto è stato individuato uno strato (u.s. 304) costituito da sabbia e da pietre di forma irregolare e di dimensioni medio-piccole. Si tratta di pietre ricavate da materiale arenario di provenienza locale, presumibilmente desunto - di risulta - dall’opera di regolarizzazione della roccia nativa. L’u.s. 304 (l’unità stratigrafica 304 n.d.r.) fu evidentemente interposta allo scopo di creare un letto su cui impostare con

*sufficiente stabilità e buon drenaggio il sovrastante lastricato”*¹⁰.

Anche qui è stata confermata la stessa tecnica costruttiva da noi riscontrata al Poggiaccio (sito C/3):

- il lastricato ai bordi ha solidi masselli di arenaria di forma quadrangolo-trapezoidali ed al centro pietre più piccole;
- le pietre poggiano su un letto di frammenti di arenaria, miste a terreno sabbioso, di uno spessore variabile da 25 a 90 cm con funzione di sostegno del basolato e drenaggio delle acque piovane;
- il saggio ha fornito anche alcuni indizi sulla probabile epoca di costruzione della strada, se non altro come termine *ante quem*. Il dott. Fedeli, infatti, prendendo spunto dalla datazione del piccolo frammento carbonioso, ha precisato¹¹: “Tuttavia la presenza di materiale carbonioso - di cui, benché assai scarso, si è potuta fissare la datazione - permette di gettare luce sul problema o, per lo meno, di escludere alcune delle ipotesi fin qui proposte da chi se ne è finora occupato (v. per esempio nota 9)”.

Nella nota n. 9 egli si richiama alle ipotesi avanzate da alcuni appassionati ricercatori d’archivio¹², i quali, alla notizia dei nostri primi ritrovamenti, sostenevano che si trattava dei resti di una strada mulattiera costruita nel tardo Medioevo o, addirittura, in tempi moderni. E qui il Dr. Fedeli esclude categoricamente che la sua costruzione sia avvenuta dopo il V, VIII sec. d.C.: “lo strato di ritrovamento di tale materiale, l’u.s. 303, se fa parte integrante del manto stradale e perciò è senz’altro riferibile all’aspetto struttivo del lastricato del Castelluccio, non permette tuttavia di inferire dati certi sul suo momento di costruzione, prossimo com’è (lo strato) alla superficie stradale, e soggetto pertanto a possibili posteriori interposizioni di materiale, creatisi per le più varie supponibili cause (infiltramenti, infiltrazioni, manomissioni locali del manto stradale, interventi più o

⁹ Luca Fedeli: op.cit., nota 60, pag. 89: “L’analisi del prelievo, da me effettuato, dell’unico, limitatissimo frammento carbonioso (di un rametto) è stato effettuato presso la Eidgenössische Technische Hochschule (E.T.H.) di Zurigo - Honggerberg, dell’Institut für Mittelenergie physik” (documento n. 9).

¹⁰ Luca Fedeli: op.cit., pag. 86. Nella nota n. 61, pag. 89 il Dr. Fedeli precisa: “Gli strati (u.u. 303-304) interposti fra lastricato e roccia nativa presentano uno spessore variabile fra i 25 e i 90 cm”.

¹¹ Luca Fedeli: op. cit., pag. 86.

¹² Gli appassionati a cui alludiamo sono sostenitori dell’ipotesi formulata per la prima volta dal Prof. Nereo Alfieri, da noi già ricordata.

meno vasti di manutenzione o di rifacimento del manto stesso, etc.). Direi peraltro che il dato archeometrico, che fissa la datazione al V, VIII sec. d.C., possa essere quanto meno utilizzato, con buona plausibilità, per stabilire una datazione ante quem della costruzione del nostro manto stradale, che andrebbe quindi posto in epoca coeva o precedente da quella emersa da tale dato”.

Questo termine *ante quem* è molto importante, ma non sufficiente per stabilire con precisione l'epoca della costruzione. Altre prove ed altri indizi, comunque, concorrono, come vedremo, a datare la sua nascita, attendibilmente al II sec. a.C..

3 - Le opinioni ed i sopralluoghi del Prof. Giancarlo Susini e del Prof. Raymond Chevallier

Se è vero che queste nostre scoperte sono state accolte inizialmente con scetticismo da alcuni docenti del mondo accademico bolognese, è altrettanto vero che altri si sono espressi in senso positivo, confermando l'ascendenza romana di questa imponente opera.

Uno di essi è stato il Prof. Giancarlo Susini, titolare della Cattedra di Storia Antica all'Università di Bologna ed allora anche Preside della Facoltà di Lettere e Filosofia, conosciuto in occasione di una conferenza da noi tenuta al Rotary Club Bologna-Centro il 16 febbraio 1988.

Dopo la nostra esposizione, accompagnata dalla proiezione di numerose diapositive, l'intervento del Prof. Susini e la sua sostanziale approvazione sono stati per noi motivo di profonda soddisfazione¹³: “... (omissis) ... *Io vorrei sapere chi è che può permettersi di fare critiche alle vostre conclusioni ed alle vostre considerazioni, perché, a mio parere, non c'è, nella maniera più assoluta, la possibilità di dubitare della preziosità e della validità, dell'esattezza critica dei dati che sono stati portati. Non c'è il minimo dubbio, dal punto di vista archeologico ; (...) in qualche modo io sono un “addetto ai lavori” e quindi è comprensibile che io esprima certe valutazioni;*

era addirittura superfluo invocare tante comparazioni, tanti confronti, perché l'evidenza dei dati portati è assolutamente schiacciante: non c'è il minimo dubbio! Si tratta di una strada romana, non c'è il minimo dubbio che sia una strada romana, non c'è il minimo dubbio che sia una strada romana repubblicana (...); potrei andare avanti citando infiniti altri dati relativi alla lavorazione del basolato, etc. che portano una ulteriore conferma alla somma enorme di dati che è stata raccolta e che è stata qui esposta. Credo che i risultati che sono stati conseguiti sono veramente una consegna preziosa agli storici e agli archeologi.

Vorrei anche aggiungere una cosa, poi passo alla terza parte che è forse lievemente non critica, ma vorrebbe essere di carattere un po' più generale; mi rendo anche conto che, se uno non è dentro, come addetto ai lavori, ai problemi della storia antica, può non avere percepito fino in fondo la correttezza dell'impostazione che è stata data dalla vostra esposizione, quando avete collocato esattamente i problemi derivanti dalla costruzione di queste strade nel contesto ligure, perché questo è il “quid novi” che la storia antica porta oggi da qualche anno, rispetto a quelle che sono le notizie correnti, le nozioni generali che parlano di contesto etrusco, etrusco-celtico, etc.. Non è vero! Il contesto appenninico è anche un contesto ligure e, in qualche modo, proprio per lo scarso grado di alfabetizzazione e di acculturazione dei Liguri, per la scarsa informazione che, e noi e le fonti antiche hanno sui Liguri, indubbiamente abbiamo tardato tanto a percepire questo, però è fuori di dubbio che tale è il quadro storico, la cornice dei riferimenti.

Detto questo, un solo punto sul quale io non mi sento di contraddire e non mi sento di avvalorare, cioè il collegamento con la via Flaminia, che è un punto interrogativo. E' un punto interrogativo perché? E lo dirò documentatamente. Queste strade transappenniniche non hanno continuazione nell'età imperiale romana, cioè ce l'hanno, ma si spengono. Voi stessi avete fatto riferimento esattamente all'inizio del IV secolo; si spen-

¹³ Le parole in corsivo sono riportate fedelmente dalla registrazione dell'intervento del Prof. Giancarlo Susini messaci gentilmente a disposizione dal Presidente del Rotary Bologna Centro, per l'anno 1988 Prof. Luigi Heilmann, già docente di Linguistica Storica e Comparata all'Università di Bologna.



Poggio Castelluccio (sito D/3 - 24 settembre 1988): il Prof. Giancarlo Susini dell'Università di Bologna e Franco Santi sulla strada romana alle pendici di Poggio Castelluccio.

gono, non diventano delle vie consolari, cioè non sono mantenute da quella magistratura romana che sono i "Curatores viarum". E questo per una ragione che, quando la Repubblica diventa un Impero, praticamente è la grande viabilità che conta e, quindi, è la via Flaminia, Flaminia maior, da Roma, Fano a Rimini e poi la via Emilia e poi, si capisce, le vie verso le Alpi; cioè è il grande traffico veicolare quello che conta; queste vie minori, pur costruite come vie pubbliche, per iniziativa consolare, addirittura utilizzando l'energia di reparti militari, quasi di reparti del Genio, di "fabri", tuttavia queste vie in qualche modo si spengono. Questo porta a una brutta conseguenza che, l'avete detto all'inizio, è esattissimo, non sono documentate, non sono documentate nelle carte stradali antiche, non sono documentate negli itinerari, non c'è una via transappenninica, che sia documentata... (omissis)".

Il sostanziale riconoscimento della sicura ascendenza di quella pavimentazione all'epoca romana-repubblicana, ci ha ripagato di tante fatiche incoraggiandoci a continuare le ricerche. E' vero che il Prof. Susini non si è espresso sulla data esatta della costruzione, né sull'attribuzione al console C. Flaminio Nepote, ma le sue parole hanno dato la spinta decisiva al nostro morale; da quel momento, abbiamo avuto la prova che l'esponente più autorevole del mondo accademico bolognese, e fra i più insigni studiosi europei di storia romana, apprezzava i risultati delle nostre ricerche e condivideva le nostre opinioni, quanto meno al 90%.

Nel settembre 1988 abbiamo accolto sul luogo dei rinvenimenti il Prof. Susini, accompagnato dalla Dott.ssa Angela Donati¹⁴ e dal Prof. Carlo Alvisi¹⁵. Egli ha visitato con attenzione tutti i tratti di lastricato portati alla luce al Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio, confermando come sicura l'epoca romano-repubblicana della costruzione.

¹⁴ La Dott.ssa Angela Donati è docente di Epigrafia ed Antichità Romane al Dipartimento di Archeologia della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Bologna.

¹⁵ Il Prof. Carlo Alvisi era allora docente di Neurochirurgia all'Università di Bologna.

La stessa opinione ha espresso il Prof. Raymond Chevallier, docente di archeologia del mondo romano all'Università di Tours (Francia) e Presidente della Società francese di fotogrammetria, durante il suo sopralluogo compiuto il 30 settembre 1989 in occasione del Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”¹⁶.

Impressionato soprattutto dalla rettilinearità del tracciato sebbene passasse un valico di montagna, in zone impervie e difficili, egli ci ha confidato: *“E’ evidente che soltanto i Romani potevano concepire la costruzione di una strada transappenninica così solida, imponente e rettilinea”*, concetto poi confermato quando ha preso la parola al Convegno. Qualche mese dopo ha pubblicato una relazione del Convegno sulla rivista francese “Archeologia” (n. 252 del dicembre 1989) pronunciandosi in quell’articolo anche con queste parole: *“I congressisti hanno potuto vedere queste vestigia impressionanti nei bellissimi sottoboschi”*¹⁷.

Dopo dieci anni dall’ultimo incontro con il Prof. Chevallier, gli abbiamo inviato, nel gennaio 1999, le fotografie dei lastricati rinvenuti a sud del passo della Futa e dei resti del ponte di Colombaiotto, che nel 1989 erano ancora sepolti. Egli ha risposto confermando di condividere le nostre opinioni.



Poggio Castelluccio (sito D/3 - 30 settembre 1989): il Prof. Raymond Chevallier, a sinistra, docente di archeologia del mondo romano all'Università di Tours (Francia), sul luogo dei rinvenimenti sulle pendici di Poggio Castelluccio. Al centro la moglie dell'Ing. Rauty ed a destra Cesare Agostini.

¹⁶ Il Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo” si è tenuto dal 28 settembre al 1 ottobre 1989 a Firenzuola ed a San Benedetto Val di Sambro. Di esso parliamo più diffusamente in appendice.

¹⁷ Vedasi documento n. 10.

CAPITOLO XIII

I RINVENIMENTI SULLA CIMA DI POGGIO CASTELLUCCIO: UN “CASTELLIERE” (SITO D/5)

- 1 - Il “castelliere”: una fortezza ligure.
- 2 - La conquista di Poggio Castelluccio da parte dei romani è avvenuta con la stessa tattica attuata per la conquista del monte Olimpo?

1 - Il “castelliere”: una fortezza ligure

Poggio Castelluccio si trova a tre chilometri a nord del passo della Futa e raggiunge la quota di 1131 s.l.m., poche decine di metri sopra la linea del crinale degradante verso sud. La sua cima è spostata più ad ovest della strada di circa 100 m ed è collegata ad essa da una piccola dorsale in leggera salita. Quindi per raggiungere la vetta di Poggio Castelluccio si deve abbandonare l'allineamento della strada e percorrere questa breve dorsale diretta a sud-ovest. Quando, nei primi anni 1980, siamo giunti in questo luogo per cercare i lastricati stradali, il toponimo di questa cima ci ha fatto pensare ad un castello, un “castelliere” o, comunque, un luogo fortificato. Avvicinandoci alla vetta ci siamo trovati di fronte ad un profondo vallo delimitato da un terrapieno che circonda per 270 gradi le sue pen-

dici. Era evidente che si trattava di un'opera difensiva costruita dall'uomo.

La cima, di forma ellittica, orientata est-ovest, ha una superficie di circa mille metri quadrati ed è perfettamente pianeggiante. Sospettando che fosse stata spianata ad arte, abbiamo eseguito alcuni saggi che, alla profondità di 50-60 cm rivelarono numerosissimi frammenti ceramici della cultura appennino-ligure, di impasto ed aspetto identico a quelli del Poggiaccio.

Questi reperti, messi in relazione alla morfologia del luogo, ci hanno convinti della funzione di “castelliere” di quella vetta che aveva avuto, molto probabilmente, il duplice scopo di roccaforte di difesa e di efficace sentinella sulla pista transappenninica sottostante.

Non paghi di aver rinvenuto questi significativi frammenti ceramici, peraltro già sufficientemente indicativi dell'antichissima fre-

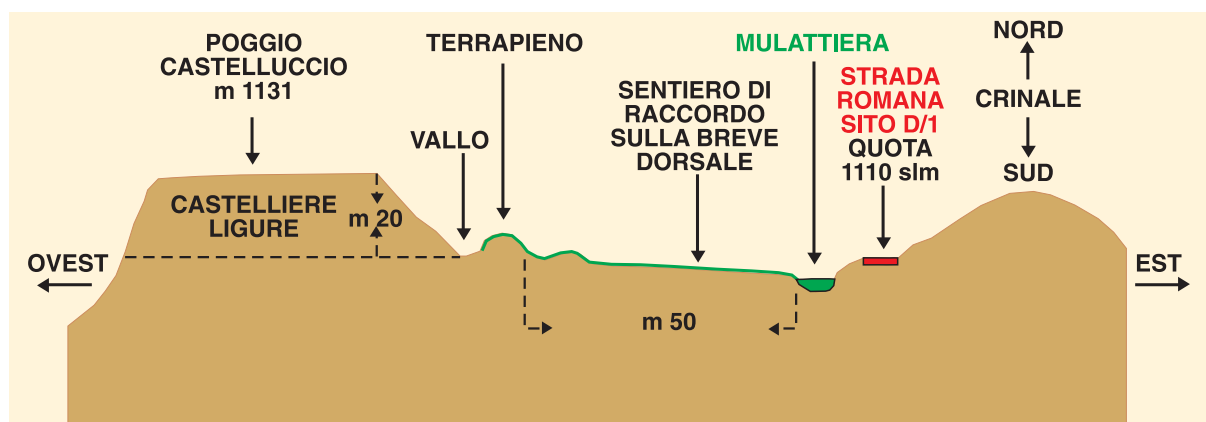


Tavola 25
Sezione della cima di Poggio Castelluccio e del crinale con la breve dorsale di collegamento.



Poggio Castelluccio (sito D/5): uno scorcio del vallo che circonda per 270 gradi le prime pendici di Poggio Castelluccio. Questa opera difensiva ed i rinvenimenti ceramici sulla sua cima, confermano la funzione di antico castelliere ligure di questa vetta. Si consideri poi che il fossato doveva essere molto più profondo se è ancora oggi evidente, nonostante la secolare sedimentazione delle foglie e dei rami scivolati dalle pendici.

quentazione di questa cima, nell'estate 1988, alla presenza del dott. Agostino Salomoni e del dott. Luca Fedeli, abbiamo effettuato un prelievo di residui carboniosi, rinvenuti alla profondità di 90 cm.. L'analisi eseguita nel laboratorio C/14 dell'ENEA di Bologna ha dato il seguente risultato: 850 a.C. più o meno 50 anni¹. Veniva così confermata la presenza di insediamenti appennino-liguri fin dal secolo IX a.C. ed è molto probabile che quelle popolazioni abbiano continuato a vivere sulla dorsale appenninica, senza ostilità con gli Etruschi², fino all'arrivo dei Romani. Questa persistenza di insediamenti liguri su Poggio Castelluccio, è stata confermata dagli scavi effettuati nell'agosto successivo dalla Soprintendenza archeologica per la Toscana. Seguendo le nostre indicazioni, il dott. Luca Fedeli, nel corso dell'estate 1989, ha eseguito alcuni saggi su questa vetta i cui risultati sono stati da lui pubblicati negli Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo". Riportiamo alcuni punti



Poggio Castelluccio (sito D/5): frammenti ceramici ad impasto grossolano della cultura appennino-ligure (sec.VIII-IV a.C.) rinvenuti in grande quantità sulla vetta di Poggio Castelluccio.



Poggio Castelluccio (sito D/5): altri frammenti di ceramica appennino-ligure.

significativi della sua relazione³: "il saggio A di Poggio Castelluccio è stato effettuato su una limitata radura risparmiata dalla vegetazione, sulla prima sommità montana, quasi nel punto in cui i fianchi occidentali del Poggio precipitano nella valle del Setta (omissis); l'indagine ha dunque portato inizialmente alla luce una serie di strati di dilavamento e di accumulo posti sotto l'humus boschivo (omissis). Al di sotto sono

¹ I risultati di questa datazione sono riportati nella certificazione allegata (documento n. 5 - campione BO 43).

² Nei saggi eseguiti a Poggio Castelluccio abbiamo rinvenuto, come al Poggiaccio, anche frammenti di vasi ad impasto nero di provenienza etrusca (bucchero).

³ Luca Fedeli: Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo", pag. 74.

comparsi due strati, il secondo pietroso, entrambi ascrivibili - forse - ad episodi di scarico del presunto insediamento. Tali strati ne coprivano altri, due probabili piani di calpestio (uu.ss. 207 e 210), il secondo dei quali rivelante tracce di fuoco sotto forma di radi frustuli carboniosi e di resti di materiale concotto”.

La datazione di questi frammenti carboniosi è risultata del 490 a.C. (più o meno 90 anni)⁴, a conferma della frequentazione del sito anche nei secoli VI e V a.C.; “In effetti, le uu. ss. 200, 201, 203 e 205 - 210 hanno restituito materiale ceramico (frammentario) relativamente omogeneo dal punto di vista cronologico ed imputabile, come si è visto, alla presenza di un vicino insediamento. (omissis) Il materiale d'uso, ceramico, è rappresentato nella totalità da impasti del tipo diffusi in Etruria settentrionale a partire almeno dal IX - VIII sec. a.C.. (omissis) Confronti con le produzioni coeve permettono di stabilire paralleli sia in ambito toscolaziale che padano e ligure”⁵.

Nella nota n. 48 a pag. 89 della relazione, il dott. Fedeli, a proposito della tipologia della ceramica rinvenuta, precisa: “Possono farsi inoltre confronti con le tipologie presenti nella Liguria propria, alcuni secoli dopo”.

Ed infine, nella nota n. 52 sempre a pagina 89, non esclude la possibilità che quella tipologia di ceramica sia stata utilizzata anche nel IV secolo a.C.: “Il carattere del tutto locale della produzione ceramica di Poggio Castelluccio vi confermerebbe la possibilità di un attardamento cronologico rispetto all'usuale datazione delle tipologie viste. Un'indagine archeometrica liberalmente effettuata su un frammento ceramico dal Dipartimento di Fisica dell'Università Statale di Milano, (omissis) ha, per esempio, fissato una datazione al 566 più o meno 200 anni a.C. (VIII - IV sec. a.C.)”.

La vicinanza di probabili insediamenti poco più a nord, alle pendici del monte Poggiaccio, ove abbiamo rinvenuto materiali ceramici identici, fa intravedere la possibilità che Poggio Castelluccio ed il Poggiaccio fos-



Poggio Castelluccio (sito D/5 - agosto 1989): alcuni membri della Cooperativa archeologia di Firenze al lavoro di scavo sulla cima di Poggio Castelluccio.

sero in relazione ed avessero due diverse funzioni, esprimibili forse nel binomio difesa-controllo della pista. Anche il m. Bastione faceva parte di questo contesto, dal momento che si trovava sul sentiero transappenninico. Poggio Castelluccio, infatti, controllava il versante sud, come il Bastione quello nord. Inserito tra questi due rilievi fortificati, il Poggiaccio doveva avere una funzione intermedia e di collegamento a vista.

Di fronte a queste emergenze archeologiche il nostro pensiero è andato al Prof. Guido Achille Mansuelli, il quale, nel 1976, cioè tredici anni prima di questi rinvenimenti, aveva scritto⁶: “Ancora più vaghe sono le notizie circa i confinanti dei Galli dalla parte degli

⁴ Luca Fedeli: op. cit., nota 45, pag. 89 “un prelievo da me curato nell'u.s. 210 è stato liberalmente analizzato dall'ENEA di Bologna, Dipartimento T.I.B. La datazione è stata fissata al 490 più o meno 90 anni a.C.”.

⁵ Luca Fedeli: op.cit., pag. 74 e 76.

⁶ G. Achille Mansuelli: “Profilo geografico e culturale dell'Emilia preromana” in “Storia dell'Emilia-Romagna”. University press, Bologna, 1976, pag. 38.

Appennini, i Liguri, di cui sono citati spesso soltanto gli Apuani e i Friniati, che le fonti descrivono in uno stato arretrato. (omissis) L'ipotesi interessante di riconoscere nei "castellieri" appenninici dispositivi militari liguri in funzione antiromana ha ancora forse bisogno di verifiche archeologiche in senso cronologico e stratigrafico. L'Appennino del resto è stato anche nell'età romana resistente all'urbanizzazione per tutta l'area che possiamo dire ligure-gallica.

I nostri rinvenimenti confermano la presenza della cultura ligure nei territori a sud dell'Emilia ed al confine con la Toscana. I Li-



Poggio Castelluccio (sito D/5): tutti i ciottoli rinvenuti hanno una lunghezza che varia da 6 a 7 cm (200-300 grammi), misure e peso ideali per essere utilizzati come armi da lancio.

guri, infatti, convivevano ancora con le forme ceramiche vascolari e con utensili dell'età del bronzo⁷. A Poggio Castelluccio, come al Poggiaccio, abbiamo anche rinvenuto numerosi ciottoli ovoidali usati come armi da lancio.

Tutta questa zona, con l'evidente presenza di due "Castellieri", di abbondanti resti di ceramica appennino-ligure e di proiettili litici, richiama alla memoria i luoghi descritti da Tito Livio in occasione delle battaglie sostenute nel 187 a.C. dalle legioni romane contro le popolazioni liguri: "*Loca montana et aspera quae et ipsis capere labor erat et ex praeoccupatis deicere hostem; ... oppugnatio necessaria munitorum castellorum laboriosa simul periculosaque*"⁸.

In quei luoghi "montuosi" ed "aspri" abbiamo passato giornate e settimane percorrendo sentieri ancora oggi "impervi" e "stretti", scrutando attentamente il terreno ricoperto da un fitto sottobosco di felci e rovi.

Anche noi abbiamo avuto difficoltà a raggiungere a piedi le vette sulle quali si trovano i resti di "posizioni ben fortificate" e comprendiamo come deve essere stato difficoltoso espugnare quei "castellieri".

In quei boschi, tuttora selvaggi, la descrizione di Tito Livio resuscita le emozioni e le ansie dei soldati romani nell'avvicinarsi alle basi dei nemici. La paura di cadere in agguati è una sensazione che si avverte ancora ed infonde in chi sale un senso di inferiorità, non più certamente per l'aspettativa di un attacco nemico, ma per l'ostilità della natura. Territori poveri allora come adesso, che davano e danno "poca speranza di preda". Si doveva "lesinare sui viveri perché non c'erano vivandieri", come si deve fare oggi se si sale lassù senza uno zaino ben fornito.

⁷ La mancanza di ceramica medievale in questi luoghi fa pensare che né il m. Poggiaccio, né Poggio Castelluccio siano stati utilizzati in epoche successive.

⁸ Tito Livio: Storia di Roma, libro XXXIX, paragr. 1: "località montuose ed aspre, posizioni difficili da raggiungere, difficili da sgombrare se il nemico li avesse prevenuti... necessità di espugnare con fatica e pericolo castellieri ben fortificati".

2 - La conquista di Poggio Castelluccio da parte dei Romani è avvenuta con la stessa tattica attuata per la conquista del monte Olimpo?

Per integrare il sintetico racconto liviano della conquista dei castellieri liguri, abbiamo immaginato l'assalto di M. Emilio Lepido alle posizioni liguri, come lo stesso Tito Livio descrive la conquista del monte Olimpo da parte del console Gneo Manlio Volsone, che debellò le popolazioni gallo-greche rifugiate su quella sacra montagna.

Correva l'anno 188 a.C., cioè, l'anno precedente gli avvenimenti bellici che ci interessano. Sicuramente l'armamento, la tattica e la strategia dei Romani nelle battaglie, per conquistare le vette occupate dai nemici, erano le stesse. Dal suo racconto⁹ emerge come fosse congeniale, per conquistare le cime fortificate, utilizzare armi da lancio come frecce, giavelotti, ma soprattutto "ghiande"¹⁰ e sassi per fionde; proprio come quelli da noi rinvenuti in abbondanza al m. Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio.

La circostanziata descrizione di Tito Livio merita di essere riportata: *"I Gallo-Greci¹¹, quando erano entrati in guerra, si erano convinti che, occupando i monti più alti di quella regione e radunando tutti i rifornimenti sufficienti a far fronte ad un periodo di tempo quanto lungo si voleva, avrebbero finito - così pensavano - con lo stancare il nemico: i Romani non avrebbero certo osato andarli a stanare attraversando balze scoscese e dirupate; e se anche ci avessero provato, sarebbe bastato un pugno di uomini per sbarrare loro la strada e disperderli; certo non se ne sarebbero stati tranquillamente accampati alle falde del monte aspettando il freddo e la fame. E tuttavia, anche se l'altezza della posizione era già una buona difesa, circondarono i rilievi su cui si erano attestati con una fossa e con altre opere di fortificazione. Si diedero invece pochissimo pensiero di preparare una scorta di proiettili, convinti com'erano che*



Poggio Castelluccio (sito D/5): ciottoli utilizzati come proiettili dai Liguri e dai Romani. La narrazione della battaglia al m. Olimpo, descritta da Tito Livio (riportata nel testo di questo paragrafo), evidenzia l'utilità di tali proiettili negli scontri a distanza.

sarebbe stato lo stesso terreno accidentato a fornire in abbondanza dei sassi. Il console aveva previsto che non ci sarebbe stato uno scontro corpo a corpo, ma che si sarebbe combattuto da lontano, mettendo sotto assedio le posizioni nemiche; aveva dunque apprestato una grande quantità di giavelotti, di aste per i veliti, di frecce, di ghiande, di pietre abbastanza piccole da poter essere scagliate con le fionde: ben fornito di armi da lancio, fece marciare i suoi in direzione del monte Olimpo, ponendo il campo a circa cinque miglia. (omissis) Il terzo giorno si mosse con la cavalleria al completo per procedere ad una ricognizione dei luoghi. (omissis) Dopo aver esaminato tutte le possibilità, quel giorno andò a porre il campo proprio alle falde del monte. Il giorno dopo (omissis) divise l'esercito in tre colonne e lo condusse all'attacco del nemico. (omissis) I Galli erano abbastanza fiduciosi che, almeno su due lati, non vi fossero possibilità di accesso; per sbarrare con le armi l'accesso che si apriva a mezzogiorno, mandarono circa quattromila guerrieri ad attestarsi su un'altura che domi-

⁹ Tito Livio: op.cit., libro XXXVIII, paragr.19,20 e 21.

¹⁰ Le "ghiande" erano piccoli proiettili in piombo fuso prodotte direttamente dal reparto militare. Erano lunghe 6-7 cm e venivano lanciate dai frombolieri, soprattutto durante gli assedi. Esse portavano incise descrizioni di diverso tipo; alle volte il nome del reparto militare che le aveva fuse (legione, coorte, etc.) altre volte imprecazioni dirette al comandante nemico, oppure incitazioni alla stessa ghianda con l'auspicio di colpire il nemico in una certa parte del corpo.

¹¹ Si tratta dei Galli appartenenti alla tribù dei Tolostobogi, discendenti da tribù galliche che si erano trasferite nel corso del III sec. a. C. in territorio greco; per questo venivano chiamati dai Romani Gallo-Greci.

nava la via di accesso e che distava meno di un miglio dall'accampamento, convinti di precludere il cammino come dalle fortificazioni di un castello. Quando i Romani se ne accorsero si prepararono a combattere. (omissis) I reparti di fanteria vengono fatti avanzare a piccoli passi, data la ripidezza del pendio; i soldati recano gli scudi davanti a loro, preoccupandosi soltanto di scansare i proiettili e dando l'impressione di non voler venire ad un combattimento corpo a corpo. Con i contendenti lontani, il combattimento ebbe inizio con il lancio dei proiettili e, all'inizio, fu in equilibrio perché i Galli erano favoriti dalla miglior posizione, i Romani dalla varietà e dal gran numero di armi da lancio; poi, col procedere dello scontro, l'equilibrio venne meno. I Galli erano poco protetti da scudi oblungi ma troppo stretti in confronto alla loro corporatura massiccia e per di più piani. E ormai, se si escludono le spade - del tutto inutili, visto che il nemico non veniva ad uno scontro corpo a corpo - non disponevano più di altre armi. Cercarono allora di darsi da fare con i sassi che non erano adatti, perché non avevano provveduto a prepararli prima e dovevano servirsi di quelli che nella convulsa fretta del momento capitavano in mano; e poi, non essendo abituati, non avevano né abilità né forza per indirizzare il tiro. Erano trafitti da ogni parte da frecce, ghiande, giavellotti e, con l'animo offuscato dall'ira e dal terrore, non capivano più cosa dovesse-

ro fare, coinvolti in un genere di combattimento cui non sono assolutamente portati”.

Questo episodio bellico insegna che la maggiore disponibilità di sassi da lancio concorse alla vittoria di Gneo Manlio Volsone. Si deve attribuire ad una simile circostanza anche il successo di M. Emilio Lepido contro i Liguri Apuani sul Poggio Castelluccio, sul Poggiaccio e sul monte Bastione? La storia non lo dice, ma sono rimasti i proiettili litici a ricordarci di aver partecipato a scontri cruenti e di aver contribuito, forse, alla vittoria delle legioni romane.

Con questo pensiero, abbiamo lasciato alle spalle Poggio Castelluccio con il castelliere, il vallo, le ceramiche ed i ciottoli ovoidali ed abbiamo ripreso il cammino verso la Futa, sulla pavimentazione stradale romana già portata alla luce.

Poche centinaia di metri più a sud, la faggeta lascia il posto ad una fitta abetaia che per l'oscurità ci ha impedito le ricerche. Abbiamo deciso allora di accontentarci dei rinvenimenti dei lastricati di Poggio Castelluccio, essendo di tutta evidenza che il tracciato non poteva che seguire lo stesso crinale, degradante fino alla Futa.

L'obiettivo che ci eravamo posti dopo il primo rinvenimento al m. Bastione era stato raggiunto. Abbiamo, quindi, considerato più utile dedicare tempo e fatiche alla ricerca della continuità del lastricato stradale a sud del passo della Futa, nel Mugello.

CAPITOLO XIV

I MISTERI DI MONTE POGGIACCIO E DI POGGIO CASTELLUCCIO

- 1 - Sul monte Poggiaccio un bacino artificiale ed un'area idonea per un accampamento.
- 2 - I pilastrini.
- 3 - Infruttuosa ricerca di una necropoli ligure.
- 4 - I resti di un esteso edificio a Poggio Castelluccio (sito D/6).

Prima di descrivere le ricerche nel versante mugellano, riteniamo doveroso menzionare alcuni rinvenimenti di difficile interpretazione che costituiscono per noi, ancora oggi, un punto interrogativo.

Ci limitiamo a formulare alcune ipotesi, che possono trovare fondamento soltanto se considerate nel contesto degli altri vicini rinvenimenti di epoca romana e pre-romana, precedentemente illustrati. Per una più sicura interpretazione sarebbero state necessarie opere di scavo superiori alle nostre forze. Ci auguriamo, tuttavia, che queste semplici segnalazioni possano costituire motivo di interesse per future ricerche.

1 - Sul monte Poggiaccio un bacino artificiale ed un'area idonea per un accampamento (sito C/1)

Sul pendio orientale del monte Poggiaccio, poco al di sotto della cima, circa 150 metri a sud del valico appenninico (cioè poche decine di metri a sud del sito C/1), fra il folto bosco di faggi, si apre una radura perfettamente circolare, del diametro di circa 15 metri, che fa pensare ad un bacino lievemente profondo, ove in estate crescono soltanto piante acquatiche alte 30-40 cm; nella stagione invernale, invece, si colma d'acqua, che rimane fino alla primavera inoltrata. A valle si vede chiaramente che le acque sono contenute da un ter-

rapieno artificiale che costeggia il tracciato della strada romana. L'intenzione dei costruttori è stata quella di creare una consistente riserva d'acqua, pronta per l'utilizzazione contemporanea da parte di numerose persone ed animali. A quella quota, pressoché al vertice del crinale, non esistono infatti sorgenti importanti.

Quando abbiamo visto per la prima volta questo piccolo bacino era l'inizio di primavera e sembrava pieno d'acqua. Siamo ritornati sul posto molte volte, perché si trova sulla direttrice della strada romana, e abbiamo notato che a maggio l'acqua si prosciugava diventando una radura con erbe acquatiche.

Convinti che in origine fosse un bacino più profondo, abbiamo deciso di effettuare uno scavo al centro, nel periodo dell'anno di maggiore siccità. Speravamo di trovare nel fondo reperti che potessero aiutarci a datare l'epoca della sua prima utilizzazione. Purtroppo però, nonostante il saggio sia stato effettuato in agosto, quando l'invaso era asciutto, alla profondità di 30-40 cm infiltrazioni di acqua hanno riempito lo scavo impedendo la prosecuzione dei lavori. Abbiamo capito così che l'invaso era alimentato, oltre che dall'acqua piovana, anche da una piccola sorgente. Esso assicurava, perciò, un'abbondante riserva d'acqua sul valico appenninico anche in piena estate, avendo una capienza di circa 250 mc; era una sicurezza importante per tutti coloro che transitavano su quel tracciato.



Monte Poggiaccio (sito C/1): il piccolo bacino artificiale, situato poco sotto la cima del m. Poggiaccio, nel periodo invernale raccoglie ancora un modesto livello d'acqua.



Monte Poggiaccio (sito C/1): nel piccolo bacino l'acqua scompare totalmente nella stagione estiva lasciando il posto ad erbe che crescono in terreni paludosi.



Monte Poggiaccio (sito C/1): nell'agosto 1986 abbiamo effettuato un saggio al centro dell'antico bacino semiartificiale che ha dovuto essere interrotto per le infiltrazioni d'acqua. Al lavoro da sinistra: Andrea Fanti, Francesco Ferrari, Franco Santi (dentro lo scavo) e Alberto Bargiotti.



Monte Poggiaccio (sito C/1): una vasta estensione pianeggiante, unica nella zona, contigua alla strada romana ed al bacino artificiale, fa ritenere che possa essere stato un luogo di sosta e accampamento di guarnigioni militari in transito.

Certo è che una riserva d'acqua così ingente poteva essere giustificata dall'esigenza di un contemporaneo approvvigionamento per un grande numero di persone od animali, come nel caso di un insediamento abitativo molto esteso o di un esercito in transito.

Immediatamente a valle del bacino, il pendio si addolcisce al punto da diventare quasi pianeggiante per una notevole estensione. Quando si giunge in questo luogo, distante soltanto 200 m dal valico, si è invogliati a fermarsi all'ombra di alti filari di faggi che lasciano ampi spazi erbosi fra l'una e l'altra fila.

La specifica configurazione ambientale di questo luogo pianeggiante, contiguo al bacino artificiale e separato soltanto dalla strada, ci ha suggerito che fosse stato predisposto come luogo di sosta; c'era lo spazio per accamparsi. La posizione dominante, poi, offriva sufficienti garanzie di sicurezza, anche come stationamento per guarnigioni militari. Inoltre si deve considerare che questa località è circa equidistante da Fiesole e Bologna; nulla di più logico, quindi, sceglierla come tappa intermedia. Alcuni saggi nella zona pianeggiante hanno rivelato, sotto uno strato di humus di 40-45 cm, un piano di calpestio con numerosi, piccoli frammenti di arenaria molto compattati, costituenti una solida e rustica pavimentazione.

Ma chi ha costruito il piccolo bacino ed ha spianato il terreno per renderlo idoneo ad accogliere un accampamento? Forse le residenti popolazioni liguri o gli Etruschi, assidui frequentatori di questo valico, oppure i Romani per garantire un comodo pernottamento alle legioni? Sono mere ipotesi che trovano soltanto un relativo conforto dalla vicina presenza di sicure emergenze liguri e romane, ma che necessitano di verifiche archeologiche.

2 - I pilastrini.

Alle falde del Poggiaccio e di Poggio Castelluccio, a fianco del tracciato stradale, già nei primi anni delle nostre esplorazioni, abbiamo rinvenuto, parzialmente sommersi dall'humus, tre pilastrini in arenaria a sezione rettangolare, distanti uno dall'altro circa 200 metri. Ognuno aveva i lati di dimensioni diverse ma tutti riportavano scolpita sul fianco più largo la lettera "T" puntata alla base da un triangolino. Sulla loro sommità era pure scol-



Monte Poggiaccio e Poggio Castelluccio: i tre pilastrini in arenaria posti a lato della strada ad una distanza di circa 200 m l'uno dall'altro con la misteriosa lettera "T" scolpita sui fianchi





pita una linea retta. In un primo momento avevamo pensato che si trattasse di cippi confinari, delimitanti il territorio della Toscana (T = Tuscia); poi, avendo constatato che seguivano il tracciato stradale in direzione nord-sud, mentre la linea di confine fra il versante emiliano e toscano aveva un andamento est-ovest, pensammo che esistesse una stretta correlazione fra questi pilastrini in arenaria e la strada transappenninica.

Le nostre ricerche nell'epigrafia latina, ci avevano orientato verso l'ipotesi che potesse trattarsi di *Tabellae*, cioè di quei pilastrini che i Romani posavano ad intervalli fra i *miliari*.¹ Della loro esistenza fa menzione una iscrizione alla base di una statua che viene chiamata *miliarium Popillianum*. In questa epigrafe è ricordata, fra l'altro, la costruzione della strada da Reggio Calabria a Capua con queste parole in prima persona: “*Ho fatto la via da Reggio a Capua ed in questa via ho posto tutti i ponti, i miliari ed i tabellari...* (omissis)”². Dunque i *Tabellari* o *Tabellae* erano posti lungo le strade romane già in epoca repubblicana; la T scolpita sui pilastrini esistenti a fianco della nostra strada poteva essere una abbreviazione della parola *Tabellarius* - *Tabella*.

Eravamo stati indotti ad escludere che fossero cippi confinari anche perché il confine tosco-emiliano è oggi, come nei secoli scorsi, cinque chilometri più a nord, ove ancora si

trovano pilastrini di confine di forma cilindrica, con la data del 1789, allineati con orientamento est-ovest. Tutti questi elementi ci avevano convinti della loro ascendenza romana; ed in questo senso ci pronunciammo nella nostra prima pubblicazione³.

Ora non siamo altrettanto convinti, soprattutto perché, su indicazione dell'amico Carlo Alvisi, abbiamo constatato che altri due pilastrini, con le stesse caratteristiche, si trovano sul crinale del monte Gazzaro, che fa parte della grande dorsale appenninica. Esso, però, si trova circa 3 Km più ad est del passo della Futa e, pertanto, assolutamente estraneo al tracciato della strada. Inoltre l'orientamento est-ovest di questa dorsale - e quindi dei due pilastrini - è compatibile con l'ipotesi che siano cippi confinari tosco-emiliani quando, in epoca molto antica, il confine poteva coincidere con quella dorsale.

Queste constatazioni ci hanno fatto privilegiare la tesi che essi siano cippi confinari risalenti al VI - VIII sec. d.C., quando i Longobardi ed i Bizantini si fronteggiavano proprio su



Questa iscrizione faceva parte probabilmente della base di una statua. E' detto “*Miliarium Popillianum*” in quanto il Mommsen l'ha attribuito a P. Popillius Laenas, console nel 132 a.C. E' qui ricordata la costruzione della strada da Reggio Calabria a Capua e la posa dei relativi miliari e tabellari.

¹ Ida Calabi Limentani: “Epigrafia latina” ed. Cisalpina goliardica, 1967, pag. 285: “I miliari erano posti sulle strade ad ogni mille passi; non sappiamo con quale regolarità, tra di essi erano segnate anche le distanze minori (con le *Tabellae*)”.

² Il Mommsen ha ritenuto di attribuire questa epigrafe a P. Popillius Laenas, console nel 132 a.C..

³ C. Agostini - V. Di Cesare - F. Santi: “La strada Flaminia Militare” Costa ed. 1989, pag. 47 e 48.



M. Gazzaro (m 1125 s.l.m): due pilastrini in arenaria ancora in evidenza sul crinale della grande dorsale appenninica tosco-emiliana alle pendici del m. Gazzaro, circa 3 Km ad est del passo della Futa. Per la forma parallelepipedica e la lettera "T" scolpita su un fianco sono del tutto simili a quelli rinvenuti a m. Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio.



questi valichi appenninici. In tal caso la "T" sarebbe l'abbreviazione di "Tuscia", nome della Toscana in epoca longobarda. Ed i tre pilastrini costeggianti la strada a Poggio Castelluccio ed al Poggiaccio, sebbene orientati nella direzione nord-sud, potrebbero aver delimitato una punta di penetrazione del dominio longobardo all'interno dell'allineamento del confine bizantino, per avere il controllo del valico del Poggiaccio.

Questa ipotesi trova conforto anche nel fatto che alcuni cippi cilindrici, posti nel 1789 a delimitazione del confine tra lo Stato Ponti-



Monte Oggioli (versante ovest): uno dei pilastrini cilindrici in arenaria costituenti i cippi confinari fra lo Stato pontificio ed il Granducato di Toscana, posti sull'asse m. Bastione-m. Oggioli. Si vedono bene scolpite le lettere "SS" e la data del 1789.



Monte Oggioli (versante ovest): il retro del pilastrino cilindrico riporta scolpita in evidenza la lettera "T" e le lettere "NA" verosimilmente abbreviazione di Toscana.

ficio ed il Granducato di Toscana, portano dalla parte bolognese le lettere SS con la data del 1789 e sull'altra parte le lettere "T" e "NA", abbreviazione di Toscana.

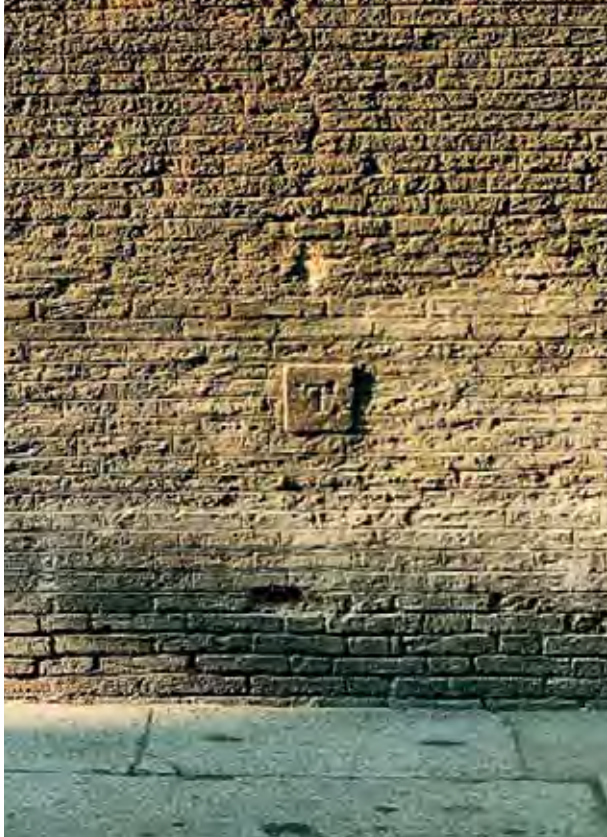
Se così è, dobbiamo ritenere che le due tipologie dei pilastrini, distanti fra loro cinque chilometri, siano cippi confinari riferibili a due epoche diverse: i più antichi, posti più a sud, all'epoca longobardo-bizantina, quando il confine si trovava sull'asse passo della Futa-m. Gazzaro (con una punta di penetrazione fino a m. Poggiaccio); i più recenti, cinque chilometri più a nord, all'epoca Granducale-Pontificia, sull'asse m. Bastione-m. Oggioli, ove si trova tuttora il confine toscano-emiliano.

Tuttavia alcuni dubbi sulla datazione e sulla funzione di questi pilastrini sono rimasti quando ci è stato segnalato che sulla parte bassa delle possenti mura esterne di un palazzo del XVI sec., sito al civico n. 1 di

via Rolandino in Bologna⁴, fra i mattoni in cotto, nel lato dell'edificio prospiciente via De' Poeti, è incastonata una pietra in arenaria di forma quadrata (cm.20 x 20); al centro di essa campeggia scolpita la lettera "T" con carattere identico a quello dei cippi confinari e con la stessa piccola punteggiatura triangolare riscontrata a fianco del piede della "T".

Tenendo conto dell'epoca di costruzione dell'edificio, si deve presumere che quella piccola pietra quadrata sia stata messa in opera nel 1500; ma quale significato si deve attribuire a quella solitaria lettera in un contesto murario privo di qualsiasi altra iscrizione? E soprattutto quale collegamento ci può essere con i pilastrini esistenti sul valico appenninico toscano-emiliano? I dubbi rimangono e noi li lasciamo a coloro che, in futuro, avranno interesse a chiarire il mistero.

⁴ Trattasi dell'edificio denominato casa Berò o dei Carracci, poi Gradi. Ringraziamo il dott. Daniele Moretto per la segnalazione e la fotografia inviataci.



Palazzo di via Rolandino n. 1 a Bologna: *la solitaria pietra di arenaria incastonata nella base del muro esterno, fronteggiante via De' Poeti, del palazzo del sec. XVI sito in via Rolandino n. 1 a Bologna. Evidente è la lettera "T" scolpita al centro della pietra, del tutto simile a quelle scolpite sui pilastri rinvenuti al valico appenninico tosco-emiliano* (Fotografia di Daniele Moretto).

3 - Infruttuosa ricerca di una necropoli ligure

Il territorio di Poggio Castelluccio, sia sulle pendici che sulla cima, ci ha impegnati per numerosi anni.

I rinvenimenti fatti in quel luogo ci hanno indotto ad estendere le ricerche nelle zone limitrofe per trovare altre testimonianze della presenza romana e pre-romana. Ci eravamo proposti anche di individuare una necropoli ligure, convinti della sua esistenza, data la comprovata, secolare presenza di insediamenti abitativi di quelle popolazioni.

Abbiamo dedicato molto tempo a questa indagine, avvalendoci anche dell'aiuto di un metal detector, che, però, si è dimostrato controproducente. Tutto quel territorio, infatti, è cosparso di residui dell'ultima guerra mondiale (schegge di granate, bossoli, fili di ferro, scatolette vuote, etc.), coperti ora da due o tre centimetri di humus, che venivano segnalati da quello strumento, con conseguente sviamento delle nostre ricerche e grande perdita di tempo. Abbiamo dovuto affidarci perciò alla

ricerca visiva, con prospezioni di superficie, senza peraltro poter sperare di scorgere affioramenti di sepolcreti monumentali, sconosciuti alla civiltà ligure.

Così, nonostante il nostro impegno, la necropoli non è stata localizzata. Né ci potevamo aspettare di ritrovare sepolcreti romani, essendo inverosimile che in un luogo di valico appenninico, a quella quota, essi avessero stabilito un insediamento abitativo di una certa importanza, che comportasse la vicina inumazione dei defunti. Se qualche romano è stato sorpreso dalla morte in questi luoghi, si deve ritenere che sia stato portato nei sepolcreti delle città.

4 - I resti di un esteso edificio a Poggio Castelluccio (sito D/6)

Partendo dalla constatazione che la vetta di Poggio Castelluccio era un ideale punto di avviamento su molti chilometri della strada proveniente dal Mugello e diretta a Bologna, abbiamo pensato che i Romani, probabilmente, avevano posto una stabile guarnigione militare a presidio del luogo, quantomeno nei primi anni successivi alla conquista del territorio.

Abbiamo allora diretto le nostre ricerche a ritrovare i resti di una costruzione, convinti che sarebbe stato più facile percepire gli indizi superficiali delle macerie di un edificio, che localizzare una necropoli.

Numerose esplorazioni, tuttavia, non hanno portato ad alcun risultato, fino al 1991.

Nell'agosto di quell'anno lavoravamo con alcuni amici a Poggio Castelluccio per portare alla luce ulteriori metri di strada lastricata, già localizzata. In un momento di riposo, dopo il solito pranzo al sacco, durante un giro nei dintorni, abbiamo individuato uno spiazzo rettangolare ove i faggi non erano cresciuti.

Quel luogo era privo delle solite felci, nonostante fosse abbastanza soleggiato. In corrispondenza del suo perimetro il terreno appariva leggermente sopraelevato rispetto al piano di campagna. Il perfetto allineamento geometrico dei quattro lati del rettangolo ci fece intuire l'esistenza dei resti di muri perimetrali di un edificio.

Abbiamo iniziato uno scavo che, alla profondità di soli 25-30 cm, ha rivelato l'esistenza di un muro largo 80 cm, costruito con pietre squadrate di arenaria. Ansiosi di conosce-

re le dimensioni dell'edificio, abbiamo localizzato i quattro spigoli, che confermavano la forma rettangolare di circa m 14 x 10. Date queste dimensioni doveva trattarsi di un edificio importante, se si considera il luogo ove si trova, lontano dai centri abitati ed alla altitudine di 1100 s.l.m..

La sua posizione suggeriva, poi, una stretta relazione sia con la vetta di Poggio Castelluccio, sia con la strada vicina. Era infatti all'interno dell'angolo formato dal crinale principale (orientato nord-sud), sul quale passava la strada romana, e dalla breve dorsale di collegamento alla cima di Poggio Castelluccio. Costruito poco al di sotto della sommità di questi due crinali, rimaneva in una conca, protetto dai venti con comodo accesso dalla strada, distante soltanto 70 m. La contiguità con la strada romana faceva pensare che quel fabbricato poteva anche essere stato un luogo di sosta e di ristoro, per messaggeri e per i loro cavalli.

Dopo esserci abbandonati a queste suggestive congetture, abbiamo presto fatto i conti con la realtà archeologica, che ci metteva di fronte alla necessità di effettuare imponenti scavi, prima di poter stabilire, con una certa attendibilità, l'epoca di costruzione di quell'edificio, le cui fondamenta erano ancora tutte da scoprire.

In attesa di organizzare una vera e propria campagna di scavi, abbiamo continuato la perlustrazione dei dintorni per ritrovare l'eventuale discarica e la fonte di approvvigionamento dell'acqua. La prima non è mai stata trovata; invece, circa 80-90 m ad ovest dell'edificio, abbiamo localizzato una sorgente che ancora oggi, in piena estate, ha una portata d'acqua sufficiente per soddisfare le necessità quotidiane di molte persone e di altrettanti cavalli. La sua presenza confermava, quindi, la possibilità di un insediamento abitativo stabile nell'edificio.

Nel febbraio 1992 abbiamo invitato sul posto l'architetto Franco Bergonzoni⁵ per



Poggio Castelluccio (sito D/6 - febbraio 1992): il sopralluogo dell'arch. Franco Bergonzoni (a destra) nella zona ove si intuiva l'esistenza dei muri di un edificio; sono presenti il prof. Carlo Alvisi (a sinistra) e Franco Santi (di spalle).

⁵ Vedere nota cap. VIII, paragr. 5°.

avere da lui un primo giudizio di massima sulla configurazione geometrica di quelle fondazioni. Confermando la sua squisita cortesia e disponibilità, ha accettato il nostro invito ed ha effettuato un rilievo sommario dei muri perimetrali, prendendo a riferimento i quattro angoli scoperti e redigendo uno schizzo planimetrico che alleghiamo (documento n. 11).



Poggio Castelluccio (sito D/6 - febbraio 1992): un altro momento dei rilievi effettuati dall'arch. Franco Bergonzoni: in primo piano lo spigolo nord-ovest dell'edificio ancora totalmente sommerso.

E' risultato un edificio rettangolare, con i due lati più lunghi di metri 14 ed i più corti rispettivamente di metri 10,10 e m 10,40⁶; abbiamo constatato che queste misure sono compatibili con strutture architettoniche di ascendenza romana e corrispondono rispettivamente a 47 piedi i due lati più lunghi (m 14), a 34 piedi uno dei lati più corti (m 10,10) ed a 35 piedi l'altro lato (m 10,40)⁷. All'interno dei muri perimetrali si intuiva la presenza di due pareti divisorie, costruite ad equidistanza perpendicolarmente ai lati più lunghi, che sembrano lasciare libero un ampio corridoio centrale. Tuttavia, date le modeste emergenze che si potevano cogliere, l'arch. Bergonzoni non si è pronunciato sulla probabile epoca di costruzione, rinviando ogni parere al momento in cui si sarebbero portati alla luce tutti i resti murari fino al livello della pavimentazione.

Così, per avere maggiori elementi di giudizio, abbiamo chiesto alla Soprintendenza archeologica per la Toscana l'autorizzazione a fare uno scavo esteso su tutta la superficie dell'edificio, mettendo a disposizione l'opera di volontariato di numerosi amici. L'autorizzazione è stata concessa, ma con la limitazione di soli tre giorni lavorativi, per la scarsa disponibilità di tempo del dott. Luca Fedeli, che doveva dirigere e controllare i lavori. Gli scavi sono stati eseguiti nei giorni 12-13 e 14 settembre 1992. Abbiamo iniziato sul lato nord-est dell'edificio per scoprire il muro orientato verso la strada, ove era probabile che si trovasse la porta di ingresso. In tre giorni di lavoro siamo riusciti a portare alla luce i due stipiti della porta di ingresso e tutto il muro laterale ad essa fino all'angolo nord-est dell'edificio, per una lunghezza di m 3,60; inoltre, per una lunghezza di circa 2 m, il muro perimetrale che parte da questo angolo ed è orientato verso ovest.

Per arrivare al pavimento, che si trovava ad una profondità di 90 cm dal livello superiore del muro, abbiamo dovuto spostare moltissime pietre, che erano cadute all'interno e che facevano parte dei muri perimetrali crollati. Sulla pavimentazione in arenaria sono stati rinvenuti numerosi chiodi in ferro, di eviden-

⁶ Probabilmente la piccola differenza di 30 cm riscontrata nella misura dei due lati più corti è una conseguenza del cedimento del terreno.

⁷ Il piede romano misurava cm 29,7. Pertanto, rapportando le misure dei lati del rettangolo al piede romano si ottengono esattamente i seguenti risultati: cm 29,7 x 47 = m 13,96; cm 29,7 x 34 = m 10,098.

te fabbricazione antica, ed alcuni frammenti di ceramica medievale. Gli stipiti della porta si trovano ad una distanza l'uno dall'altro di m 2,80, dimostrando che la porta era molto larga; non abbiamo rinvenuto l'architrave che ci avrebbe fornito indizi importanti.

Tutto sommato, lo scavo si è limitato ad una superficie complessiva di circa 12 mq; ben poca cosa rispetto alla superficie totale dell'edificio, che è di 143 mq. Ciò è dipeso anche dagli ostacoli causati dalla presenza di numerose piante di faggi, che erano nate sul muro perimetrale e nello spazio vuoto fra i due stipiti della porta d'ingresso.

Un piccolo saggio, fatto sotto il pavimento, in corrispondenza dello stipite sud, ha rivelato alcuni frammenti di ceramica appenninologica di impasto e colore uguale a quella rinvenuta numerosa sulla vetta di Poggio Castelluccio.

In conclusione, queste tre giornate di scavi non hanno fornito indizi sufficienti per stabilire l'epoca della costruzione dell'edificio, né



Poggio Castelluccio (sito D/6): lo stipite ed il muro perimetrale est del fabbricato.

la sua originaria destinazione d'uso. L'unico dato architettonico significativo è stata la larghezza di m 2,80 della porta di ingresso; se essa costituiva l'accesso ad una stalla, che probabilmente occupava il piano terreno, si deve presumere che fosse adibita al ricovero di cavalli, perché una tale larghezza è giustificata per consentirne l'ingresso appaiati; le stalle per animali bovini, e tanto più per ovini, hanno sempre avuto, ed hanno tuttora in montagna, porte di ingresso molto più strette.



Poggio Castelluccio (sito D/6 - settembre 1992): il lato nord-est dell'edificio ove sono stati eseguiti gli scavi. Da sinistra Fabiola Martin (di spalle), il dr. Luca Fedeli (seduto), Antonella Marchini, Francesco Ferrari (di spalle), Franco Santi (seduto) e Cesare Agostini (di schiena chinato), Franco Bacci ed Andrea Agostini.

Il rinvenimento, poi, di molti chiodi fa ritenere che il fabbricato, al di sopra del primo livello in muratura, fosse costruito in legno. Costituisce una indiretta conferma di questa ipotesi anche la constatazione che la quantità delle pietre dei muri crollati all'interno non era tale da giustificare una elevazione del fabbricato su due piani.

Purtroppo dopo il 1992 la Soprintendenza non ha più autorizzato la prosecuzione degli scavi ed i resti del fabbricato sono ancora al 90% sepolti; restano, quindi, da risolvere tutti gli enigmi che abbiamo incontrato al momento della localizzazione.

Anche questa testimonianza di un remoto passato viene da noi lasciata a coloro che, avendo la volontà e la forza di completare gli scavi, potranno forse svelare il mistero dell'epoca della sua costruzione e della sua prima destinazione d'uso.

Per il momento ci limitiamo a fare alcune considerazioni.

Siamo propensi ad escludere che questo fabbricato sia stato costruito per una utilizzazione agricola: né casa colonica né stalla né tantomeno fienile. La sua posizione, al culmine del crinale, giustifica la nostra opinione. Infatti, nessun agricoltore avrebbe costruito la casa e la stalla in una posizione così isolata e

scomoda, che lo avrebbe costretto a trascinare in salita, prima i materiali da costruzione e, dopo, la legna e tutti i prodotti dei campi necessari per il suo sostentamento; inoltre, in alta quota, l'innevamento rimane più a lungo procurando conseguenti disagi.

Non si può escludere invece che, in epoche successive, venute meno le circostanze che avevano motivato la sua costruzione, sia stato riutilizzato per altri scopi, compresi quelli agricoli, modificandone la sua originaria destinazione d'uso⁸.

E' probabile che la sua costruzione risalga al periodo in cui la strada selciata era ancora in esercizio e perfettamente mantenuta. Invero se il fabbricato fosse stato edificato nei secoli successivi, quando la strada lastricata non era più utilizzata, i costruttori avrebbero certamente prelevato tratti del basolato per reimpiegare le sue pietre di arenaria già squadrate ed a portata di mano. Invece il selciato proprio nelle vicinanze è tuttora intatto. D'altro canto, se risalisse in epoche più recenti, quando il selciato era già completamente coperto dalla sedimentazione - e quindi nascolato alle predazioni - il ricordo della sua esistenza su quel tracciato, sempre percorso, sarebbe giunto fino a noi, come è avvenuto per lo Stale, il Passeggere e la Faggeta.

⁸ Stefano Casini: "Dizionario geografico, storico del Comune di Firenzuola", pag. 89: *"Gli uomini di Castro e del Montale, le cui entrate dovevano venire specialmente dalle mandrie del bestiame, nel 1292 presero a fitto i boschi e i pascoli della Badia dello Stale ed estesero i loro territori al di là della via antichissima che venendo su da Gagliano, traversava il monte e scendeva probabilmente per l'antica via Cassia a Baragazza e Bologna"*. Questa testimonianza storica del Casini conferma che l'edificio può essere stato riattato e riutilizzato alla fine del XIII secolo per il ricovero di bestiame.

PARTE SESTA

LE RICERCHE ED I RINVENIMENTI DAL MONTE BASTIONE A MONTE VENERE (1985-1992)

CAPITOLO XV

LA STRADA *GLAREA* IN LOCALITA' PREDOSA (zona archeologica "E")

Nel paragrafo 2° del capitolo VIII abbiamo indicato le ragioni che ci hanno indotto a ricercare la strada nel tratto di crinale compreso fra il monte Bastione ed il passo della Futa.

Eravamo infatti convinti che, se C. Flaminio aveva scelto questo itinerario, aveva dovuto posare un solido lastricato, in questo tratto di crinale appenninico, onde garantire in ogni stagione il transito ai legionari.

Queste considerazioni si sono dimostrate fondate, non soltanto perché abbiamo trovato

la strada romana, ma anche perché essa è stata tutta lastricata, come avevamo previsto in relazione alle caratteristiche geologiche della zona.

Peraltro ciò ha indirettamente convalidato le considerazioni opposte, da noi fatte in riferimento all'altro lungo tratto di crinale che, dal monte Bastione, si dirige verso nord, fino a Bologna. Avevamo infatti pensato che le diverse caratteristiche del suolo, sostanzialmente compatto e solido almeno fino a Pieve del

Il crinale discendente da Pian di Balestra verso Madonna dei Fornelli (al centro) nel tratto in cui è stata rinvenuta la strada glarea.



Pino, con affioramenti di calcare prima e di arenaria e ghiaia poi, avevano facilitato l'opera dei Romani, rendendo superfluo il basolato per assicurare l'agibilità della strada in ogni stagione. Sarebbe stata, quindi, inutile la ricerca di resti della strada lastricata.

Questo nostro convincimento è rimasto sostanzialmente immutato per molti anni. Poi, lentamente, si è fatta strada l'idea che qualche tenue indizio si sarebbe potuto trovare anche in quel tratto di crinale a nord del Bastione. Era vero che, ove gli affioramenti di calcare coincidevano con il tracciato stradale, per ottenere un fondo compatto e solido sarebbe stato sufficiente spianare il suolo per la larghezza desiderata, senza la necessità di posare alcuna pavimentazione. Infatti il calcare, sbriciolandosi facilmente con il transito di persone ed animali, si compatta a tal punto da formare come una superficie rullata; ed in tale caso non avremmo potuto trovare nulla. Ma qualora gli affioramenti di calcare non avessero coinciso con il percorso voluto dagli inge-

gnieri romani, in quei punti si sarebbe dovuto consolidare il terreno fangoso.

Ci siamo, quindi, posti il problema di intuire quale poteva essere stata la soluzione tecnica pratica, veloce e, nello stesso tempo, sufficientemente solida e duratura, adottata dai Romani in situazioni del genere.

E' logico pensare che avessero utilizzato il materiale utile allo scopo che avevano più vicino; in questo caso avevano a portata di mano numerosi affioramenti di calcare che potevano fornire un'ingente quantità di materiale adatto per la costruzione del piano stradale. Questo materiale però si sbriciola facilmente e, perciò, necessita di bordi di contenimento per non disperdersi sui lati. Il sistema più semplice era quello di scavare una trincea larga m 2,60- 2,80, fino a raggiungere uno strato di terreno solido, dentro la quale stendere la necessaria quantità di calcare; in tal modo avrebbero potuto contenere i bordi senza necessità di costruire cordoli con pietre di arenaria, materiale questo che si trovava al-



Tipico esempio di semplice spianamento di un affioramento di pietra calcarea per realizzare un comodo e solido piano stradale. Questo si trova 600 m a nord della località Predosa (zona archeologica "E") sul tracciato romano, ma, evidentemente, non è databile l'opera di spianamento. Sullo sfondo la borgata "Bonacca".

quanto lontano. Inoltre veniva data continuità ai tratti di strada ricavati con il semplice spianamento del calcare affiorante.

Ci siamo convinti che i Romani avevano adottato questa tecnica costruttiva nei punti del tracciato ove era vicina la possibilità di rifornimento di calcare. Pertanto, se la mulattiera di crinale aveva ricalcato alcuni tratti della strada "glarea", nel corso dei secoli si era senz'altro incassata, come avevamo constatato in altri luoghi, lasciando forse in evidenza i bordi della strada "glarea".

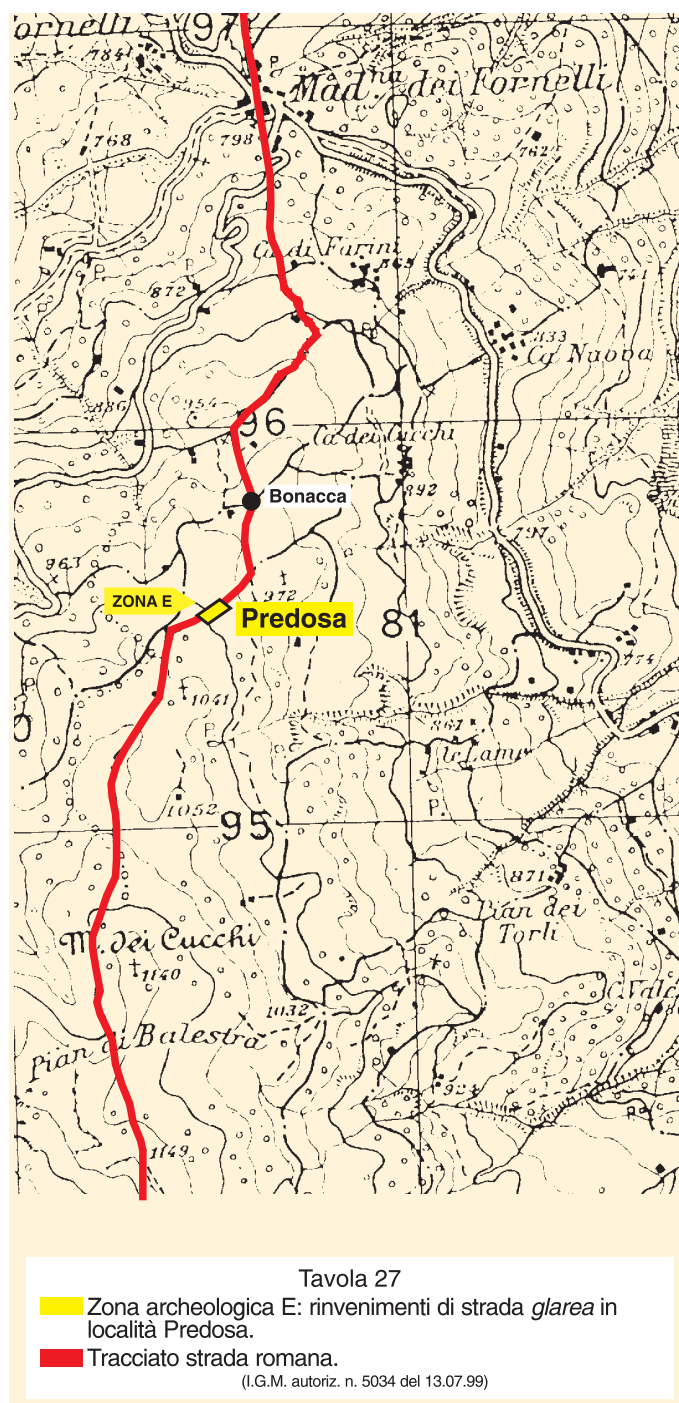
Con questa debole speranza abbiamo iniziato, dal 1986, alcune ricerche nel tratto compreso fra il monte Bastione (Pian di Balestra) e monte Venere.

Come al solito, per prima cosa abbiamo cercato di individuare il percorso dell'antica mulattiera transappenninica che si snoda sul crinale.

Era fondamentale non confonderla con i numerosi percorsi alternativi, nati per esigenze di viabilità locale e per eventi naturali. Il principio della rettilinearità, particolarmente in questo caso, appariva come elemento essenziale. Infatti, per rintracciare resti di strada "glarea" ai bordi dell'infossamento creato dalla mulattiera, questa non poteva che essere rettilinea, avendo dovuto ricalcare esattamente la mezzeria della strada romana per lasciare in evidenza ai bordi gli indizi ricercati; se ciò non fosse avvenuto non avremmo potuto certamente trovarli. Ci siamo inoltre orientati seguendo la linea di cresta, privilegiata dai Romani, così come era dimostrato dai rinvenimenti di strada lastricata già fatti più a sud.

Tenendo presenti queste circostanze, abbiamo esplorato il crinale discendente da Pian di Balestra (quota 1149 s.l.m.) verso Madonna dei Fornelli (quota 798 s.l.m.), evitando di soffermarci nei punti in cui era evidente l'affioramento naturale di sedimenti di calcare ove i Romani si erano certamente limitati a spianare. Sapevamo di dover trovare dei punti intermedi a tali affioramenti, nei quali, per la natura del terreno, sarebbe stato necessario posare un congruo strato di calcare.

Finalmente, in località Predosa¹, circa 1,5 Km a nord di Pian di Balestra, abbiamo individuato un lungo infossamento rettilineo, in asse con la direzione del nostro tracciato,



completamente ostruito da una fitta e varia vegetazione di piante spinose che non permettevano il passaggio.

Constatata la sostanziale coincidenza col crinale, molto largo in quel punto, abbiamo deciso di ripulire un tratto dell'infossamento dagli arbusti infestanti per fare alcuni saggi.

Nel marzo 1987, quando le piante non erano ancora germogliate, ci siamo aperti faticosamente un varco per una lunghezza di

¹ In questa località sono ancora evidenti i resti di una casa in muratura chiamata Predosa che è stata abitata fino agli anni 1950 da agricoltori locali.



Località Predosa (zona archeologica "E"): l'antica mulattiera, da tempo abbandonata, così come si presentava, completamente ostruita da arbusti e piante spinose, prima di iniziare i saggi alla ricerca della strada glarea.

circa 20 m avendo cura di togliere tutti gli arbusti dalle due sponde laterali. Rimosse le zolle sono comparsi piccoli frammenti di calcare; abbiamo constatato che lo strato di calcare aveva uno spessore di soli 30-35 cm: sotto c'era il terreno vergine e sopra uno strato di terra ed humus di circa 25-30 cm. Seguendo longitudinalmente l'infossamento abbiamo ripulito un fianco per circa 10 m accertando che la "lente" di calcare proseguiva a livello costante e di spessore identico.

Non poteva trattarsi di un sedimento naturale perché sotto lo strato di calcare c'era il terreno vergine. Era evidentemente materiale posato in quel luogo per costituire un manto stradale.

Questa ipotesi era poi convalidata dalla constatazione che la parte inferiore dello strato era costituita da una pezzatura più grossa rispetto alla parte superiore, secondo le tecniche di costruzione delle strade "glaree": sotto venivano posate le pietre più grosse ed in superficie quelle più piccole, sopra le quali era stesa sovente della sabbia che serviva per costipare perfettamente il piano stradale.



Località Predosa (zona archeologica "E"): il tunnel aperto nella fitta vegetazione ha permesso di ripercorrere l'antica mulattiera che ha ricalcato in questo tratto la strada glarea romana, come di consueto, perfettamente rettilinea.



Località Predosa (zona archeologica "E"): dopo cauta ripulitura del fianco laterale dell'antica mulattiera infossata compare uno strato di piccole pietre di calcare che segue costantemente la direzione del tracciato, evidenti resti della strada glarea.



Località Predosa (zona archeologica "E"): i resti della strada glarea. Si notino: 1) le pietre più grosse posate nella parte inferiore; 2) il terreno vergine sotto; 3) uno strato di terra ed humus sopra, testimonianza della secolare sedimentazione.

Ci trovavamo certamente di fronte ai resti di una strada “glarea” costruita a perfetta regola d’arte.

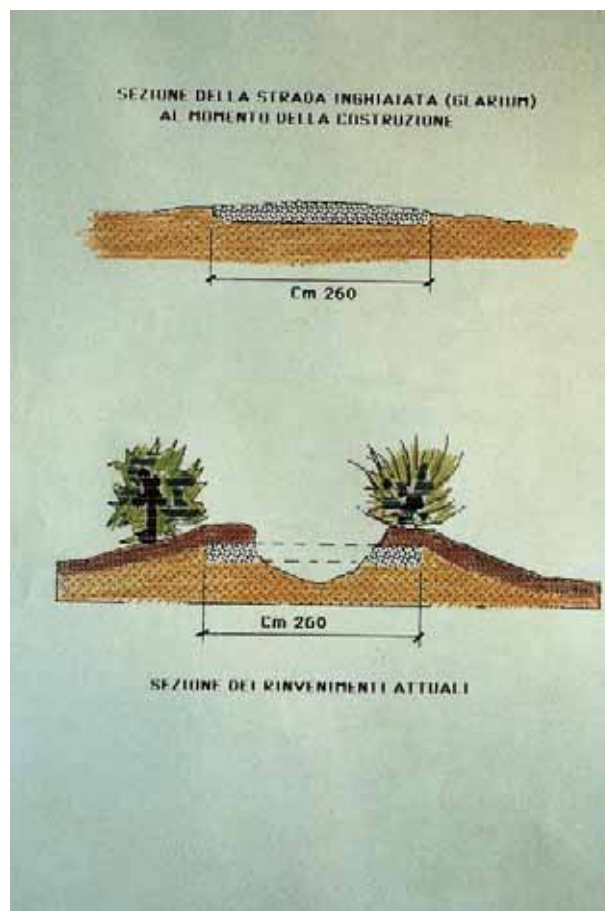
La sua manutenzione era molto agevole: si poteva ricostituire il piano di calpestio danneggiato dall’usura del traffico e delle piogge stendendo altro calcare tratto dalle vicine cave.

Venuta meno la manutenzione, la strada “glarea” si era rapidamente degradata tanto che, nel corso dei secoli, si era progressivamente infossata al centro per il costante transito di persone ed animali ed il dilavamento delle acque piovane. Così, quella solida strada divenuta impraticabile, incavata fra due alti margini di terreno, ha finito per assomigliare di più ad un letto di torrente che ad una strada, ma ha conservato sui lati la prova della sua originaria struttura e la direzione rettilinea.

Proprio per evidenziare quest’ultima caratteristica, negli anni 1996-1997, abbiamo voluto riaprire tutto il tratto della strada “glarea” in questa località, dando continuità al percorso romano che era qui ostruito dalla crescita selvaggia di alberi, arbusti e piante spinose. La vegetazione era talmente folta che per aprire un varco lungo 600 metri abbiamo impiegato alcune decine di giorni accontentandoci di perforare un tunnel in quel verde spinoso².

Oggi, percorrendo questo itinerario, si ha veramente la sensazione di trovarsi sull’asse di una importante viabilità transappenninica che, snodandosi sulla sommità del crinale, offre una veduta impareggiabile e permette allo sguardo di spaziare lontano.

Forse le nostre conclusioni possono sembrare immotivate per la scarsità dei reperti e la loro validità puramente indiziaria. Un tale scetticismo, però, è giustificato soltanto agli



Località Predosa (zona archeologica “E”); sopra: rappresentazione grafica della sezione della strada glarea al momento della sua costruzione. Sotto: sezione attuale della strada glarea.

occhi di coloro che prendono in considerazione questi rinvenimenti valutandoli isolatamente, ignorando il contesto orografico, topografico ed ambientale nel quale si trovano e dimenticando tutte le emergenze archeologiche romane portate alla luce sulla stessa direttrice, più a nord e più a sud, che costituiscono il fondamento delle nostre certezze.

² Ringraziamo l’amico Amos Lelli che ci ha aiutato con passione in questo faticoso lavoro.

CAPITOLO XVI

LA FORNACE ROMANA IN LOCALITA' SASSOROSSO (zona archeologica "F")

Seguendo in direzione nord il crinale degradante verso Madonna dei Fornelli¹ non abbiamo rinvenuto altri indizi che potessero testimoniare la presenza di resti della strada *glarea*, anche perché gli affioramenti di calcare, proprio in corrispondenza del tracciato, sono molto più frequenti; probabilmente la strada è stata costruita facendo un semplice spianamento delle sedimentazioni calcaree e, logicamente, non è riconoscibile se romana, medievale o moderna.

Nell'abitato di Madonna dei Fornelli l'intensa urbanizzazione ci ha impedito qualsiasi ricerca; ci siamo dovuti accontentare di dare credito alla tradizione locale, secondo cui la strada romana passava nel centro del paese, esattamente dove ora si trova la strada rettilinea diretta verso nord sul crinale spartiacque fra i torrenti Savena e Sambro, denominata appunto via "Romana Antica"².

Proseguendo le nostre esplorazioni verso nord, il suolo sempre calcareo ha escluso le speranze di rinvenimenti significativi; soltanto la costante rettilinearità dell'attuale carrareccia, che raggiunge la borgata Le Croci, superando monte Galletto, testimonia l'ascendenza romana di questo tracciato. Infatti nessun'altra strada vicinale o mulattiera, che nel nostro Appennino collega le numerose ed isolate borgate alpestri, ha un andamento così rettilineo.

Eravamo ormai rassegnati a non poter aggiungere verso nord altri anelli alla catena dei rinvenimenti già fatti, quando ci è giunta notizia di una casuale scoperta molto importante, avvenuta proprio su questo crinale, a

sud di monte Venere, per merito dell'acuto spirito di osservazione dell'ingegnere Nello Benni di Monzuno.

Nell'estate 1990 erano in corso i lavori per la posa del metanodotto da Monzuno a Madonna dei Fornelli ad opera dell'A.CO.SER di Bologna, progettato seguendo verso sud la sommità rettilinea del crinale, che è il tracciato più breve. Esso quindi ricalcava il percorso



La strada rettilinea al centro del paese di Madonna dei Fornelli, coincidente con il tracciato romano, porta il nome di "via Romana Antica."

¹ Madonna dei Fornelli è una frazione del Comune di S.Benedetto Val di Sambro; ridente luogo di villeggiatura estiva, è adagiata sul crinale ove passa il tracciato romano ed è divenuta ora posto di tappa per tutti coloro che a piedi lo percorrono da Bologna a Fiesole.

² A tal proposito vedasi nota n. 5 nel capitolo preliminare.



La toponomastica della strada principale di Madonna dei Fornelli ha codificato la tradizione antica tramandata verbalmente per secoli.

stradale romano, costituito ora da una strada inghiaziata fino a “Le Croci”, poi da una carra-reccia percorribile soltanto con veicoli a trazione integrale. Detto scavo precedeva la posa dei tubi, cosicché per alcuni giorni rimaneva aperto e visibile a tutti per un tratto di 200-300 m.

Sabato 4 agosto 1990 l'ing. Benni si è recato sui lavori per vedere se fossero emersi reperti bellici dell'ultima guerra mondiale.

Giunto in una località chiamata “Sassorosso”, a sud di monte Venere, proprio all'al-

tezza di una grande antenna della Telecom installata sul culmine del crinale, notava dentro lo scavo alcuni frammenti di coppi e di embrici che si rivelarono i resti di una fornace per laterizi; inoltre, dalla parete a monte dello scavo, spuntava una grossa pietra di arenaria di circa due metri e spessa 15 cm.

L'ing. Benni è rimasto sorpreso dell'esistenza di una fornace in quella località in quanto, pur essendo originario di Monzuno, non aveva mai sentito tramandarne il ricordo. Ritenendola quindi molto antica, è ritornato sul posto il giorno successivo con idonei attrezzi per allargare lo scavo, approfittando della chiusura festiva del cantiere. In poco tempo ha estratto numerosi pezzi di embrici, alcuni frammenti informi di argilla cotta ed alcuni piccoli carboni di legna prelevandoli dal presunto fornello.

Nei giorni successivi, tramite il rag. Dante Sabattini, che lavorava all'ENEA del Brasimone, siamo stati informati del rinvenimento.

Purtroppo, quando ci siamo recati sul posto, l'A.CO.SER. aveva già posato le tubazioni e chiuso lo scavo. Grande è stato il nostro rammarico, ben sapendo che non potevamo prendere l'iniziativa di riaprire lo scavo,



Anno 1995: La carrareccia che da Madonna dei Fornelli si dirige verso nord supera rettilinea m. Galletto ricalcando il tracciato romano. Nel 1998 sulla cima di m. Galletto sono state installate dieci pale eoliche per la produzione di energia elettrica.

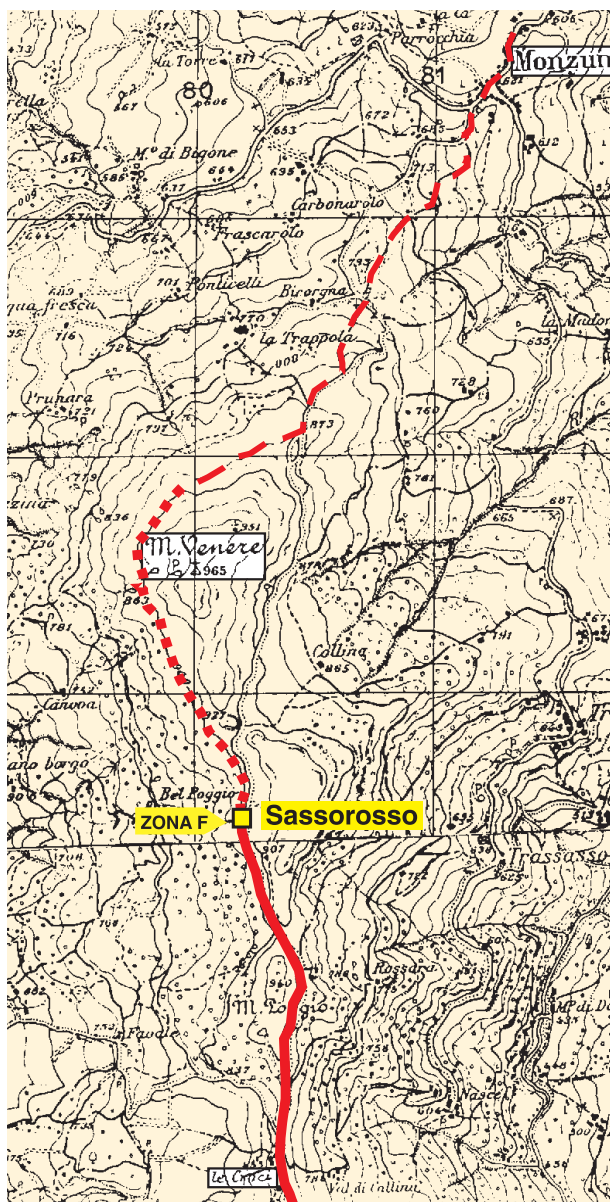


Tavola 28

Zona archeologica F: rinvenimento di una fornace romana per la produzione di laterizi in località Sassorosso.

Tracciato strada romana.

Probabile prosecuzione del tracciato romano.

(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99)

anche perché sarebbe stata coinvolta la strada comunale diretta alla borgata Le Croci.

Fortunatamente l'ing. Benni era in possesso dei frammenti carboniosi che il rag. Dante Sabattini fece pervenire al laboratorio C/14 dell'ENEA di Bologna, ove il dott. Agostino Salomoni, che qui ringraziamo, ha effettuato

la datazione comunicandoci il risultato con queste testuali parole³: *“la quantità pulita di carbone è risultata molto piccola (inferiore a 0,3 grammi) e quindi non è stato possibile avere una buona datazione (normalmente l'errore è di 35 anni). Il risultato della misura di datazione è il seguente: 100 a.C. più o meno 250 (cioè l'età del reperto è risultata compresa tra il 330 a.C. ed il 130 d.C.)”*.

L'elevato margine della variabile temporale, doverosamente evidenziato dal dr. Salomoni, fa risalire la datazione ad un arco di tempo dal 350 a. C. al 150 d. C., che è comunque molto significativo per le nostre ricerche. E' senz'altro auspicabile una seconda datazione, sulla base di campioni di carbone da prelevare in quantità sufficiente per ottenere risultati più precisi; tuttavia, anche soltanto da queste risultanze, si possono fare alcune considerazioni che dimostrano l'antichissima frequentazione di questo crinale.

Se si ritiene attendibile il periodo più antico dell'oscillazione temporale ipotizzata, si deve attribuire agli Etruschi od ai Celti la costruzione della fornace; sarebbe una prova della frequentazione pre-romana di questa pista di crinale ed un tesoro archeologico da non perdere⁴.



Località Sassorosso (zona archeologica “F”): l'Ing. Nello Benni indica il luogo esatto ove ha rinvenuto i resti della fornace romana quando, nell'agosto 1990, in quella posizione era aperto lo scavo fatto dall'ACOSER per la posa del metanodotto fra Monzuno e Madonna dei Fornelli.

³ I risultati della datazione sono stati comunicati con lettera del 18 febbraio 1991 dal dott. Agostino Salomoni (documento n. 12).



Località Sassorosso (zona archeologica "F"): lo scavo aperto dall'ACOSER per la posa del metanodotto ha portato alla luce i resti di una fornace romana per la fabbricazione di laterizi (foto N. Benni).

Se invece si vuole dare maggiore credibilità al periodo si deve riconoscere l'origine romana di questa fornace che, evidentemente, è stata costruita in questo luogo perché l'argilla necessaria per la fabbricazione dei laterizi e la legna abbondavano. Inoltre si trovava su una strada transappenninica che rendeva comodo il trasporto dei laterizi prodotti per l'impiego nelle costruzioni delle città di pianura in quel momento in grande espansione.

Comunque la datazione base, cioè 100 anni a.C., sembra la più attendibile per alcune ragioni:

- il campione di carbone prelevato si riferisce evidentemente ad uno degli ultimi fuochi accesi, cioè al momento dell'abbandono della fornace; se quindi circa nell'anno 100 a.C. l'impianto è stato abbandonato, la sua costruzione doveva datarsi, almeno 30-40 anni prima;
- considerando l'anno 100 a.C. come data "ante quem", si deve far risalire l'impianto a

diversi decenni prima e cioè poco dopo la costruzione della strada del 187 a.C.. E' probabile che i Romani abbiano impiantato lungo il nuovo itinerario attività artigianali nei luoghi vicini alle materie prime necessarie per la produzione di materiale per l'edilizia, come calce, laterizi e legname.

A questo proposito è doveroso ricordare le fornaci per la produzione di calce alla Piana degli Ossi⁵, pure esse contigue al tracciato romano.

L'abbandono della fornace potrebbe poi essere attribuito a ragioni di mercato.

Dopo un'attività durata decenni, la richiesta di materiali per l'edilizia può essere diminuita od addirittura cessata, per la concorrenza di altre fornaci sorte nel frattempo in località di pianura, più vicine ai centri urbani in espansione nel II sec. a.C., sull'asse della via Emilia; il prezzo di mercato era quindi calato ed il costo del trasporto da monte Venere a Bologna e dintorni non era più remunerativo.

Merita sottolineare, inoltre, che il luogo ove è stata rinvenuta la fornace si chiama "Sassorosso". Questo toponimo nacque certamente nei secoli scorsi, quando venivano ritrovati nei campi circostanti, durante l'ara-



Località Sassorosso (zona archeologica "F"): un pezzo di embrice rinvenuto dall'ing. Nello Benni alla base della fornace romana. La lunghezza di 60 cm corrisponde alla misura di due piedi romani.

⁴ Non crediamo invece che si possa attribuire alle popolazioni appennino-liguri, sia per la loro nota scarsa industrializzazione, sia per l'aspetto dell'impasto e della cottura dei pezzi di embrici portati alla luce.

⁵ Rinviamo a quanto da noi scritto su questa località nel capitolo X (zona archeologica "B").

tura del terreno, numerosi pezzi di laterizi (embrici, coppi etc) che gli agricoltori credettero sassi rossi⁶.

L'errore dimostra che, a memoria d'uomo, non era ricordata l'esistenza della fornace: in caso contrario sarebbe stato tramandato un toponimo derivante da quel tipo di attività come: la fornace, i forni, etc..

Ne risulta confermato l'abbandono della fornace da epoca immemorabile e quindi l'attendibilità della datazione (100 a.C.).

Anche sotto l'aspetto toponomastico sorprende lo straordinario parallelismo con quanto avvenuto alla Piana degli Ossi; là,

come qui, non si è tramandato il ricordo dell'esistenza delle fornaci. Il nome dei due luoghi è derivato dalle evidenti emergenze superficiali che li distinguevano dal territorio circostante: nel primo caso, i presunti "ossi", erano residui di calcare; nel secondo, i presunti "sassi rossi" erano pezzi di embrici e coppi.

Comunque, al di là di ogni soggettiva considerazione, rimane il fatto che in località Sassorosso è stata individuata una fornace di epoca romana, ancora totalmente sepolta, che auspichiamo possa essere al più presto riportata alla luce.

⁶ Anche ora andando sul posto si vedono spuntare fra l'erba dei prati circostanti frammenti di questi laterizi.

PARTE SETTIMA

I RINVENIMENTI DAL PASSO DELLA FUTA AL FIUME SIEVE (1993-1998)

INTRODUZIONE ALLA PARTE SETTIMA

I risultati ottenuti con i rinvenimenti dal 1979 al 1992, nel tratto di crinale di circa 21 km compreso fra monte Venere ed il passo della Futa, ci hanno ampiamente ricompensato delle fatiche fatte.

Dai numerosi consensi avuti, ma anche da alcune critiche, abbiamo tratto la forza di continuare una ricerca che, all'inizio, era da molti giudicata impossibile e, comunque, ardua, per le molteplici difficoltà che presentava.

L'eco delle prime scoperte ha sensibilizzato anche i Comuni di Firenzuola e di S.Benedetto Val di Sambro, tanto che, nel settembre 1989, con l'apporto scientifico dell'Università di Bologna, organizzarono un convegno nazionale¹ per rendere noti i rinvenimenti ed approfondirne i vari aspetti, anche in rapporto alla multiforme viabilità transappenninica nelle diverse epoche.

Le conferenze da noi tenute in varie circostanze hanno contribuito a fare conoscere questa nostra avventura archeologica, suscitando l'interesse di molti e facendo nascere numerose amicizie. Ricordiamo con piacere la nuova conoscenza e la simpatia sorta nel 1987 con alcuni giovani di Bruscoli² che si sono entusiasmati all'idea di avere sul loro territorio le testimonianze di una così antica viabilità transappenninica. Con loro e con altri amici bolognesi abbiamo costituito, nel novembre 1989, il "Gruppo archeologico di Bruscoli" con l'obiettivo di riunire le forze per incrementare le ricerche e per la tutela dei

reperti, nonché per costituirci come entità giuridica ed ottenere dalla Soprintendenza archeologica il relativo riconoscimento³.

Questa associazione volontaria si è dimostrata subito molto utile ed attiva, tanto da meritare più volte il formale compiacimento della stessa Soprintendenza. Uno dei più importanti risultati ottenuti è stato senz'altro il rinvenimento di alcuni tratti di strada lastricata a sud del passo della Futa.

Quando nel 1989 pubblicammo il nostro primo libro, avevamo già raggiunto l'obiettivo che ci eravamo posti: ritrovare i resti della pavimentazione fino alla Futa, per dimostrare la continuità della strada fino a quel valico e, quindi, la sua funzione transappenninica. Potevamo sentirci soddisfatti dei risultati acquisiti, tanto più che, al convegno nell'autunno 1989, avevamo ottenuto il sostanziale riconoscimento della romanità della strada; era rimasta in discussione soltanto la data della costruzione.

Avremmo potuto terminare le ricerche, limitandoci a svolgere attività di tutela e valorizzazione dei reperti. Ma, come capita spesso nelle imprese dell'uomo, non ci siamo accontentati; abbiamo voluto estendere le ricerche sia a nord del monte Bastione⁴, sia a sud del passo della Futa, nella zona più montana, non potendo sperare di trovare nella media e bassa valle del Mugello testimonianze stradali romane, per la rilevante frequentazione esistente nel territorio già dal Medioevo.

¹ Il Convegno si è tenuto nelle giornate del 28-29-30 settembre e 1 ottobre 1989 ed ha avuto per tema: "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo - problemi generali e nuove acquisizioni". In appendice diamo notizie sull'argomento.

² Bruscoli è una grossa frazione del Comune di Firenzuola, che si trova sul lato occidentale del crinale percorso dalla strada romana, all'altezza di Piana degli Ossi-il Passeggiere, vicino al confine tosco-emiliano.

³ In appendice facciamo un cenno sommario alle prevalenti attività svolte dal "Gruppo Archeologico di Bruscoli".

⁴ Per le ricerche a nord di monte Bastione rinviamo ai capitoli XV e XVI.

Inoltre le fonti storiche indicavano percorsi diversi nel Mugello, però quasi tutti confluenti al valico della Futa. Era, quindi, ragionevole concentrare le ricerche entro un raggio relativamente vicino alla Futa, per sperare di intercettare quel tracciato, molto probabilmente unico in prossimità del valico.

Nella delimitazione del territorio da esplorare, abbiamo sempre tenuto presente che il tracciato doveva puntare verso Fiesole, scaricando percorsi teoricamente possibili, ma contrastanti con i principi romani della rettilinearità e comodità. Dovevamo inoltre studiare l'orografia del territorio a sud del valico, che aveva certamente influito sulla scelta del tracciato ottimale. Ed anche in queste zone l'osservazione dei crinali esistenti ci ha indicato quello dimostratosi poi esatto.

Dal passo della Futa si dipartono due crinali che potevano essere stati utilizzati per un percorso verso Fiesole.

Uno si dirige ad est e sale da quota 903 della Futa fino a quota 1125 della vetta di monte Gazzaro, ridiscendendo al passo dell'Osteria Brucia-

ta a quota 917; qui, abbandonata la dorsale appenninica, punta verso sud, rimanendo in quota fino a m. Linari (m 876); da qui si inizia la discesa fino a S. Piero a Sieve (m 205), attraversando S. Agata di Mugello. Seguendo questo itinerario, dalla Futa si devono risalire 222 m e ridiscendere 207 metri, per poi rimanere alla quota di 800-900 m fino a m. Linari; si deve cioè superare un dislivello di 432 m rimanendo alla quota di circa 850 m s.l.m. per 11 km.

L'altro crinale, invece, dal passo della Futa si dirige verso sud, subito con andamento costantemente degradante fino al fiume Sieve, a quota 233 m s.l.m..

Questa notevole differenza altimetrica tra i due itinerari, ci ha fatto preferire senza esitazioni il secondo. Infatti, provenendo da nord, una volta giunti al passo della Futa, viene naturale proseguire dritto verso sud, entrando nella valle del Mugello con un percorso in continua discesa e quindi lasciandosi definitivamente alle spalle le cime appenniniche, anziché affrontare un'ulteriore dislivello di 432 m e rimanere in quota per altri 11 km.

CAPITOLO XVII

IL MONTE POGGIONE - LOCALITA' S.LUCIA (zona archeologica "G")

- 1 - L'inizio delle ricerche a sud del passo della Futa.
- 2 - I rinvenimenti della strada lastricata (siti G/1, G/2, G/3, G/4 e G/5).
- 3 - La singolare e repentina pendenza del crinale fra il monte Poggione e S. Lucia.

1 - L'inizio delle ricerche a sud del passo della Futa

Abbiamo iniziato le esplorazioni circa un chilometro a sud del passo della Futa, seguendo la sommità del crinale che, dalla località Apparita (posta sulla strada statale n.65), si dirige a sud-ovest verso il monte denominato "Il Poggione" e scende alla borgata di S. Lucia, raccordandosi con la S.S. n.65.

Dall'Apparita inizia attualmente una strada, diretta a sud-ovest, nel primo tratto inghiaiaata, poi sterrata, che termina dopo circa un chilometro in prossimità della cima del Poggione, a quota 857, dopo avere percorso le prime pendici nord-occidentali di un piccolo rilievo (m 901) chiamato "I Trogoli". Alle falde sud-orientali di esso, a quota 764, sulla S.S. n.65, c'è la località di Monte di Fò.

Percorrendo questa strada sterrata di crinale, si ha l'impressione di ricalcare un itinerario antico, ma il suo stato attuale, per la larghezza ed il fondo, sembra una strada vicinale moderna, di semplice penetrazione carrabile nel bosco. Poi prosegue soltanto un sentiero segnato dal CAI.

Non esisteva alcun indizio di un antico tracciato da seguire; soltanto l'andamento del crinale ci assicurava. Abbiamo consultato anche la cartografia militare (IGM foglio n.98 della carta d'Italia: Barberino di Mugello) che indica l'esistenza di una mulattiera. Si intuiva

che il primo tratto di essa coincideva con la strada sterrata, evidentemente allargata e spianata in epoca moderna, ma il secondo non era assolutamente rintracciabile, a causa della vegetazione impenetrabile che ricopriva la zona. Abbiamo comunque fatto alcune esplorazioni senza alcun esito. Eravamo delusi, ma non tanto da desistere, perché eravamo convinti che soltanto su quel crinale doveva proseguire la strada romana nel Mugello e, soltanto in quella zona, rimasta tuttora disabitata e coperta da una fitta vegetazione, potevamo sperare di rinvenire resti della pavimentazione. Non avremmo avuto certamente maggiori possibilità più a sud, dove a S. Lucia (quota 700), l'attuale S.S. n.65 segue la sommità del crinale degradante fino al fiume Sieve. Ed ove, in rari casi, il percorso della strada statale ha evitato piccoli rilievi del crinale, su di essi esistono case padronali recintate ed inaccessibili.

Abbiamo quindi insistito nelle esplorazioni capillari sul territorio compreso fra l'Apparita e S. Lucia per rintracciare innanzitutto l'antica mulattiera, anche sulla base dello studio del Prof. Giovanni Uggeri¹ che ha cercato di individuare il tracciato della strada di Flaminio in terra toscana. Egli, a proposito del tracciato di valico, si è così espresso: *"a nord di S. Lucia (quota 902) l'andamento della strada antica si riconosce nella mulattiera rettilinea che rimane ad ovest della strada statale; essa è ancora utilizzata come confine comunale e questo è un indizio dell'antichità del tracciato"*.

¹ G. Uggeri: "La via Flaminia "minor" in Etruria"; da: "Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke". G. Bretschneider editore, 1984, pag. 591.

Il Prof. Giovanni Uggeri è ora ordinario di Topografia Antica alla Facoltà di Lettere dell'Università La Sapienza di Roma.



La borgata di S. Lucia (a sinistra) ed il profilo del crinale che sale rapidamente al Poggione ed a “I Trogoli”, fotografato da sud-est; poco sotto il crinale, sulla destra, gli edifici della località di Monte di Fò.

Questa sua intuizione è stata poi confermata dal rinvenimento della pavimentazione romana proprio nel settore da lui descritto.

2 - I rinvenimenti della strada lastricata (siti G/1, G/2, G/3, G/4 e G/5)

SITO G/1

Finalmente, una domenica di febbraio 1994, i nostri amici Emanuele Stefanini, Andrea Vignoli e Luigi Vannini, tutti facenti parte del Gruppo archeologico di Bruscoli, seguendo un viottolo che dal Poggione scende a S. Lucia, hanno notato due strette pietre di arenaria affiancate e sporgenti dal suolo, che interferivano con quel percorso, probabilmente emerse in conseguenza del dilavamento del terreno circostante.

La loro attenzione era stata premiata perché quelle due pietre erano le punte emergenti del bordo della strada romana, poi scoperta in tutta la sua larghezza di m 2,40.

Appresa la notizia, ci siamo subito recati sul posto, constatando che le dimensioni e la tecnica costruttiva erano identiche ai basolati

già rinvenuti a nord della Futa. Soltanto un metro di lastricato era stato scoperto, ma più che sufficiente per confermare la prosecuzione del tracciato romano a sud della Futa.

Non abbiamo aspettato l'arrivo della primavera per allungare lo scavo. Fortunatamente la sedimentazione che ricopriva i primi metri della pavimentazione non era molto alta: da un lato circa 30 cm e dall'altro 50-60 cm. Numerosi faggi però erano cresciuti sopra e le radici ci hanno ostacolato molto; alcune di esse erano penetrate tra pietra e pietra ed era faticoso estirparle; quando poi incontravamo le ceppaie dovevamo perdere ore ed ore per tagliarle a mano, non potendo utilizzare la sega a motore perché piccoli sassi inglobati all'interno danneggiavano l'affilatura.

Nella primavera ci siamo limitati a portarne alla luce circa 7-8 metri, per tutta la consueta larghezza di 2,40 m; pensavamo infatti di poter contare sulla collaborazione di alcuni amici nel periodo estivo. Abbiamo anche tempestivamente informato del nuovo rinvenimento il Dott. Fedeli della Soprintendenza archeologica, il quale, in marzo, ha effettuato il primo sopralluogo.

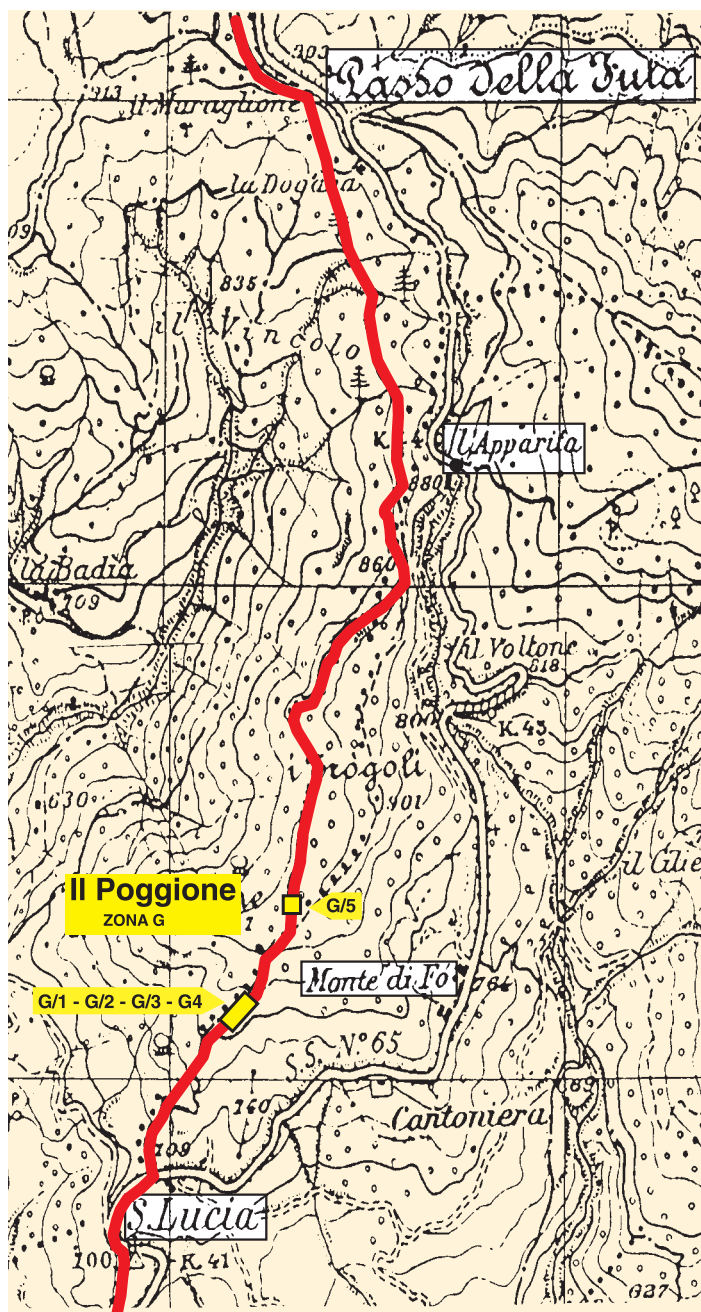


Tavola 29

- Zona archeologica G: rinvenimenti al monte Poggione (località Monte di Fò)
- Siti G/1 - G/2 - G/3 - G/4 e G/5: tratti di strada lastricata.
- Tracciato strada romana.

(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99)



Monte Poggione (sito G/1 - febbraio 1994): *il primo metro di strada lastricata riportata alla luce a sud del passo della Futa. Si noti come la fitta vegetazione di cespugli e piante spinose impediscono il passaggio.*



Monte Poggione (sito G/1 - marzo 1994); *da sinistra: il Dott. L. Fedeli, Emanuele Stefanini ed Andrea Vignoli sul luogo del primo rinvenimento a sud del passo della Futa, formulano ipotesi sul probabile tracciato della strada nascosta sotto il bosco.*



Monte Poggione (zona archeologica "G" - marzo 1994): Franco Santi ed Emanuele Stefanini si aprono faticosamente il passaggio tagliando grovigli di piante spinose che ricoprono il terreno sulla direzione della strada da portare alla luce.



Monte Poggione (sito G/1 - agosto 1994): una ceppaia di faggio nata sulla strada oppone strenua resistenza agli sforzi di tre nostri amici che tentano di estirparla: Fioravante Montanari (chinato), Corrado Peli e Luciano Grassi.

Nel 1994, proseguiti gli scavi fino al termine della stagione estiva, avevamo scoperto sedici metri di strada, perfettamente conservata, con i bordi compatti e le pietre al livello originario. La larghezza², la rettilinearità e la struttura, identiche ai numerosi lastricati già rinvenuti a nord della Futa, hanno confermato l'appartenenza allo stesso impianto stradale.

L'ottimo stato di conservazione e la perfetta aderenza delle pietre sui bordi evidenziano l'eccezionale cura seguita nella loro posa, tanto che, ancora oggi, non si riesce ad infilare la lama di un coltello fra pietra e pietra. Perfino le capillari radici degli alberi hanno trovato in questi bordi un ostacolo insuperabile, tanto da crescere o all'esterno della carreggiata, o sviluppandosi orizzontalmente sulla superficie del basolato e penetrando solamente nel centro della carreggiata stradale, ove l'aderenza delle pietre è minore. Tuttavia nella parte centrale della strada sono rimaste due ceppaie che non siamo riusciti ad estirpare completamente. Altre ceppaie, nate fuori dalla strada, ma estesesi parzialmente sul bordo, ci hanno indotto a desistere dal tentativo di estirparle completamente; la loro presenza però copre il filo del bordo dando la sensazione che esso non sia perfettamente rettilineo.

² Questo tratto di pavimentazione ha una larghezza costante di m 2,40 (corrispondente esattamente ad 8 piedi romani); la larghezza media degli altri tratti portati alla luce va da m 2,40 a m 2,50. Questa differenza, molto probabilmente, è attribuibile ad un diverso stato di conservazione della struttura: quella larga m 2,40 si è conservata perfettamente compatta come al momento della costruzione, mentre i tratti larghi 2,50 possono aver subito un allentamento tra pietra e pietra per il cedimento del terreno sottostante. Una conferma di questa ipotesi si riscontra nel tratto di basolato rinvenuto alle falde di Poggio Castelluccio (cap. XII, sito D/3), ove, vicino alla consueta larghezza di m 2,40, la carreggiata si allarga fino a m 2,80, evidente conseguenza di un cedimento del suolo su cui appoggiava la struttura stradale.



Monte Poggione (sito G/1): sopra il terreno di origine organica, che ricopre il lastricato, sono nati numerosi faggi le cui radici, penetrate fra le pietre, hanno ostacolato molto gli scavi moltiplicando la nostra fatica.



Monte Poggione (sito G/1 - agosto 1994): il lavoro di scavo procede con l'aiuto degli amici Emanuele Stefanini, Franco Bacci e Luciano Grassi sotto la sorveglianza di Franco Santi, seduto in un momento di pausa.



Monte Poggione (sito G/1 - 3 settembre 1999): il Prof. Giancarlo Susini dell'Università di Bologna scruta la via romana pietra per pietra.



Monte Poggione (sito G/1): il tratto di 16 m del lastricato stradale al termine degli scavi. Il bordo di destra è rimasto parzialmente coperto da resistenti ceppaie di faggio e dà l'errata sensazione di non essere perfettamente rettilineo. Due mozziconi di tronchi di faggio sono rimasti nella parte interna della carreggiata. (foto V. Cavara).

SITO G/2

Nel tratto precedentemente scoperto la pendenza della strada è modesta e la morfologia del suolo, verso nord, prosegue con lieve inclinazione per almeno 60-70 m.

L'andamento del terreno, quasi pianeggiante, ci lasciava sperare di ritrovare tratti di basolato altrettanto ben conservati, avendo constatato, nelle precedenti esperienze, che la strada pianeggiante o con poca pendenza, si era meglio conservata.

Ciò dipende da due fattori naturali evidenti:

- nelle zone in forte pendenza le acque piovane non permettono la sedimentazione dell'humus protettivo ed, anzi, sconvolgono anche la pavimentazione, erodendo prima i suoi lati poi, il terreno sottostante.
- nelle zone pianeggianti, invece, non soltanto non si produce un tale dissesto ma, al contrario, si verifica il fenomeno della sedimentazione, che crea un manto protettivo.

Nell'estate 1995, con l'aiuto di alcuni amici, abbiamo individuato quella parte del bosco che probabilmente nascondeva la prosecuzione della pavimentazione scoperta l'anno precedente. In quella zona la vegetazione era cresciuta con particolare rigoglio tanto da diventare impenetrabile per la presenza di arbusti spinosi e di cespugli di ogni tipo intrecciati da vitalbe. Sulla direzione rettilinea indicata



Monte Poggione (sito G/2): la stretta trincea scavata nel folto bosco, perpendicolare alla direzione della strada, nel tentativo di intercettarla sotto il rilevante strato di terreno.

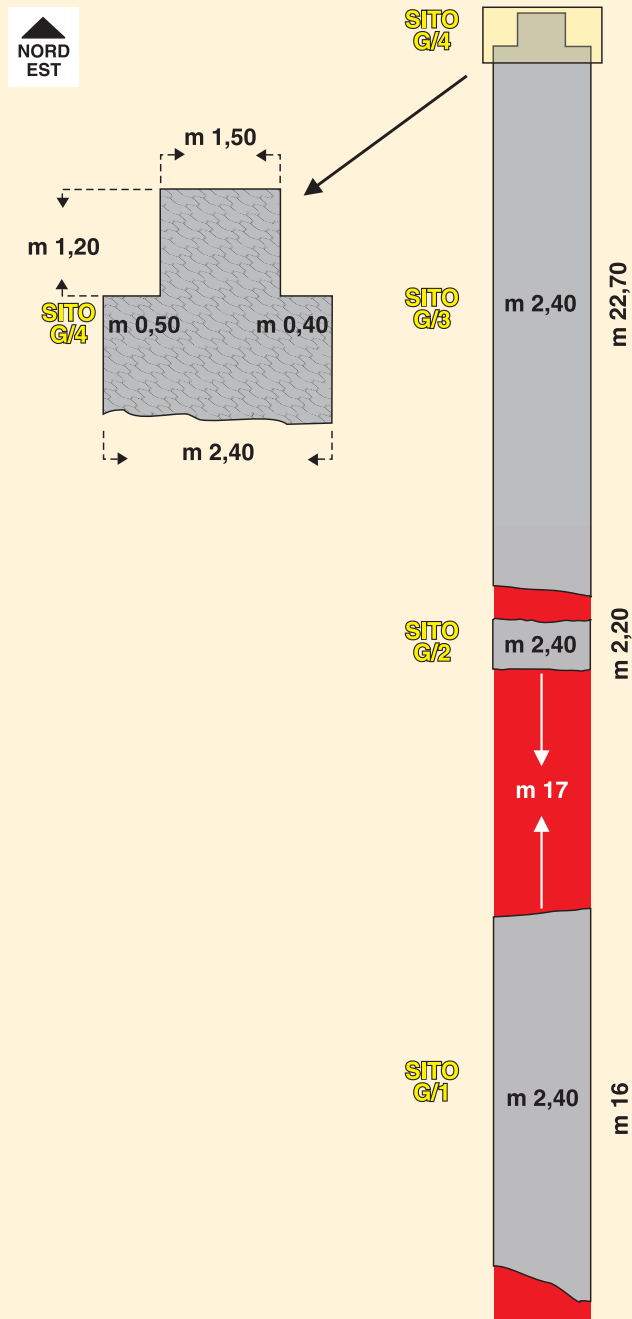


Tavola 30
Tratti di strada lastricata rinvenuti sulle pendici del monte
Poggione (località Monte di Fò).

dalla carreggiata già scoperta, ci siamo aperti un varco impiegando molto tempo e fatica; siamo avanzati circa 20 metri fino al punto in cui intendevamo fare il saggio.

Prima di iniziare lo scavo abbiamo controllato l'esatta direzione rettilinea della strada, tracciando con due fili l'ipotetico prolungamento dei bordi della pavimentazione già scoperta.

Poi, con l'aiuto di alcuni amici³ abbiamo incominciato lo scavo in trasversale rispetto al

³ Per l'aiuto dato in questo scavo ringraziamo in particolare: Franco Bacci, Alberto Bargiotti, Gianguido Giovannini (Ghigo), Luciano Grassi, Antonella e Giampaolo Marchini, Fioravante Montanari, Corrado Peli, Giampietro ed Alessandra Pizzo, Giancarlo Rivelli.

tracciato stradale, facendo una trincea larga appena 35-40 cm, sufficiente per un agevole impiego del piccone e del badile.

Alla profondità di 70-80 cm non avevamo ancora trovato nulla, mentre nelle precedenti esperienze avevamo rinvenuto il lastricato ad una profondità massima di 60-70 cm.

Nel gruppo degli "scavatori" ha cominciato a serpeggiare lo sconforto e qualcuno ha proposto di sospendere il saggio per riprovare più a nord. Dopo una breve discussione abbiamo concordato di proseguire lo scavo fino alla profondità di 120 cm.

La nostra costanza ci ha premiato; alla profondità di un metro il piccone ha colpito una pietra; a fianco ce n'era un'altra, poi un'altra ancora. In poco tempo veniva rimossa la terra che copriva il fondo della stretta trincea ed è comparso il lastricato in tutta la sua larghezza di 2,40 m.

Raggiunto l'obiettivo potevamo rifocillarci con un meritato pranzo al sacco.

Monte Poggione (sito G/2): *sul fondo dello stretto scavo compare il lastricato ad una profondità di un metro.*



Monte Poggione (sito G/2): *dopo avere localizzato la pavimentazione alla profondità di un metro, si lavora alacremente sotto una lussureggiante vegetazione, per allargare lo scavo. Si riconoscono: Giancarlo Rivelli (di schiena), Corrado Peli, Antonella Marchini, Cesare Agostini e Franco Bacci.*



Monte Poggione (sito G/2): la rigogliosa, selvaggia vegetazione di un colore verde scuro, sembra volere proteggere dai raggi del sole il risveglio della strada, memore degli antichi splendori.



Monte Poggione (sito G/2): al termine dello scavo, quando il piano di calpestio si è asciugato, le pietre di arenaria colore grigio chiaro hanno illuminato il sito, dando la sensazione di un gradito risveglio dopo secoli e secoli di letargo forzato sotto un metro di terra.

Il giorno successivo, allungato lo scavo per una lunghezza di 2,20 m e rimosso uno spessore di un metro di sedimentazione, è apparso un lastricato perfettamente conservato, con le pietre dei bordi ancora allineate come al momento della costruzione.

Quando il piano di calpestio si è asciugato, le pietre di arenaria chiara hanno illuminato la zona dello scavo, dando la sensazione di un magico risveglio dopo secoli di letargo. La sua forma geometrica sembrava una pittura, incorniciata dal bruno terriccio circostante, scolpito dal taglio netto dello scavo. Tutt'intorno la rigogliosa vegetazione, di un verde scuro, per la scarsa penetrazione dei raggi del sole, sembrava volere proteggere da sguardi indiscreti il risveglio di un'opera memore di antichi splendori.

Queste sensazioni ci hanno consigliato di non allargare ulteriormente lo scavo, per lasciare a tutti l'emozione della inaspettata ed improvvisa apparizione di quel basolato romano nel folto del bosco.

SITO G/3

Dopo i rinvenimenti nei siti G/1 e G/2 eravamo paghi dei risultati raggiunti; abbiamo quindi sospeso le ricerche in quella zona, seguendo anche i consigli della Soprintendenza che, notoriamente, è propensa a tutelare i reperti archeologici evitando di scoprirli interamente e talvolta addirittura imponendo di ricoprirli, come è successo alla Piana degli Ossi per la fornace; inoltre era giusto rispettare anche gli alberi che si sarebbero dovuti tagliare. Del resto le prove acquisite della presenza della strada erano più che sufficienti per dimostrare la sua prosecuzione nel Mugello.

Nella primavera successiva (anno 1996), durante il consueto giro annuale per ripulire dalle foglie cadute i tratti di lastricato scoperti, abbiamo constatato che, nel corso dell'autunno e dell'inverno, in quella zona, erano stati tagliati gli alberi. Senza il bosco il luogo appariva desolato, ma per-

metteva allo sguardo di spaziare sulla pendenza del declivio.

Abbiamo subito notato che, sulla direttrice dell'ultimo scavo (sito G/2), l'andamento quasi pianeggiante proseguiva per circa 25-30 metri verso nord, poi le tenui tracce della mulattiera antica iniziavano a salire decisamente; si poteva intuire che sotto quelle poche decine di metri si nascondeva la prosecuzione del basolato, dato che il livello del suolo coincideva con quello che seppelliva il tratto già scoperto.

Presto abbiamo sentito il desiderio di effettuare un saggio tanto più che era caduto l'ostacolo morale di dover rispettare gli alberi, ormai tagliati.

Nel maggio 1996 abbiamo fatto un saggio 24 m a nord del sito G/2 intercettando, alla profondità di 70-80 cm, il lastricato, sempre magnificamente conservato, sull'asse del precedente tratto scoperto.

Questa conferma ci ha invogliato a tentare l'impresa di portare alla luce tutto il tratto intermedio. L'obiettivo era affascinante, ma estremamente impegnativo per la grande quantità di terreno molto compatto da rimuovere (circa 35-40 metri cubi)⁴.

All'inizio di agosto 1996, superate le titubanze di alcuni amici, preoccupati di dover affrontare giornate molto faticose, abbiamo iniziato lo scavo dalla posizione del saggio, ripromettendoci di proseguirlo fino al sito G/2 soltanto se il basolato, via via emergente, si presentasse conservato perfettamente; in caso contrario avremmo sospeso i lavori.

Man mano che lo scavo avanzava il basolato ci appariva sempre perfetto; le pietre dei bordi erano allineate con l'asse rettilineo della carreggiata, senza il minimo spostamento laterale; anche i masselli del bordo a valle, più esposti ai cedimenti del terreno, non si erano mossi rispetto alla loro originale posizione.

Una volta tolto il terreno sovrastante, era per noi un vero piacere pulire le pietre della pavimentazione, togliendo con cautela l'ultimo velo di terriccio che le copriva e



Monte Poggione (sito G/3-agosto 1996): una colorita squadra di scavatori volontari impegnati a riportare alla luce la strada. Si riconoscono da sinistra: Corrado Peli, Giampaolo Marchini, Giampietro Pizzo (di spalle), Giangiacomo Giovannini (chinato), Francesco Cappelli ed Alessandra Pizzo.

che si era anche infiltrato fra gli interstizi superficiali.

Alla fine del lavoro si poteva ammirare la compattezza della pavimentazione, formata da un mosaico di pietre abilmente posate in aderenza l'una all'altra, ancora in perfetto livello.

⁴ Si consideri che un metro cubo di terreno compatto pesa circa 20 quintali; si trattava di scavare con il piccone e spostare con il badile circa 700-800 quintali di materiale.



Monte Poggione (sito G/3): il taglio degli alberi, fatto nell'autunno ed inverno 1995-96, ci ha indotto a proseguire gli scavi. Nell'agosto 1996 abbiamo portato alla luce il tratto più bello del basolato stradale che, in questa fotografia panoramica, risplende al sole incorniciato dal verde intenso del bosco.



Monte Poggione (sito G/3): la luce del tramonto illumina il basolato che appare come un miraggio nell'illimitato verde dei boschi che ricoprono la dorsale appenninica.



Monte Poggione (sito G/3): questa immagine evidenzia l'imponenza dell'opera stradale e la sua perfetta rettilinearità, nonostante si trovi in luogo impervio e di valico appenninico, alla quota di 800 m s.l.m..



Monte Poggione (sito G/3): un'immagine "a raso" del lastricato romano dà l'idea esatta dello spessore di 80 cm di terreno che lo ricopriva, in evidenza sul lato destro.

Il basolato che man mano emergeva era così ben conservato che nessuno ha osato proporre di interrompere lo scavo prima di raggiungere l'obiettivo che ci eravamo posti⁵.

Alla fine del mese di agosto avevamo portato alla luce 22 m di lastricato, sospendendo lo scavo a circa 2 m dal sito G/2, per evidenziare lo spessore della sedimentazione accumulata sulla strada nel corso dei secoli. La grande fatica era stata largamente compensata dalla progressiva apparizione di quel tratto di strada lastricata, risultato il più perfettamente conservato fra tutti quelli portati alla luce nei venti anni di ricerche.

SITO G/4

Nell'agosto 1997 abbiamo dedicato alcune giornate alla prosecuzione verso nord dello scavo sospeso nel 1996, per scoprire ulteriori metri di quel magnifico basolato.

Qui non c'era incertezza su cosa avremmo trovato e questa sicurezza, sotto un certo aspetto, era negativa: ci mancava la spinta della curiosità.

A fine giornata, dopo l'ultima pulitura, il lastricato ci riservava invece una grossa novità: il bordo a valle non era più allineato al precedente, ma arretrato di 40 cm; verificato il bordo a monte, anch'esso appariva arretrato di circa 50 cm. La carreggiata stradale cioè si stringeva improvvisamente di 90 cm, riducen-

⁵ Il gruppo di lavoro non era sempre composto dalle stesse persone; reclutavamo giorno per giorno gli amici e i conoscenti che si manifestavano disponibili. Alcuni, dopo una pesante giornata di scavo, non potevano ritornare per i loro impegni personali; altri non se la sentivano di ripetere lo sforzo, non essendo abituati ad adoperare il piccone e il badile. Comunque tutti hanno lavorato sempre con entusiasmo, compresi i giovani e le ragazze, alle quali venivano affidati i lavori meno faticosi, come la pulizia dell'ultimo strato di terriccio che ricopriva il basolato. Per questo scavo il maggiore aiuto ci è stato dato dagli amici in villeggiatura a Valserena e Pian di Balestra, ai quali vogliamo qui esprimere il nostro ringraziamento, come pure a Carlo Ginepri per la sua consulenza fotografica.



Monte Poggione (sito G/4): la carreggiata stradale si restringe improvvisamente testimoniando una riparazione di epoca più tarda, ove il cedimento del terreno aveva trascinato a valle il lastricato. La ridotta larghezza di metri 1,50 dimostra che la grossolana riparazione è stata fatta quando non c'era più la necessità di tutta l'originaria larghezza della carreggiata.

dosi ad una larghezza di soli metri 1,50. Abbiamo proseguito lo scavo constatando che per la lunghezza di 1,20 m quella carreggiata stradale più stretta era un evidente rifacimento per riparare un tratto di pavimentazione in quel punto franato; le pietre erano state posate con minore cura e soltanto il bordo a valle aveva masselli simili al tratto originale. Più che un movimento franoso, profondo ed esteso, si era trattato, probabilmente, di un modesto cedimento del terreno sottostante, perché 15-20 m più a nord, il tracciato dell'antica mulattiera proseguiva dritto in salita.

Questa osservazione ci ha consigliato di verificare se poco più avanti si trovassero i resti della strada franata. Siamo allora andati a scavare dieci metri più a nord, lungo il decli-

vio sottostante; alla profondità di circa due metri rispetto alla quota della strada, abbiamo rinvenuto le pietre del bordo a valle dell'originale lastricato, ancora allineate. Era così provato il piccolo cedimento del terreno che aveva fatto sprofondare tutta la larghezza della pavimentazione per una lunghezza di almeno 15-20 m. La carreggiata più stretta costituiva perciò una riparazione di epoca posteriore, per ripristinare la percorribilità della strada, in un momento in cui era sufficiente la larghezza della carreggiata di m 1,50.



Monte Poggione (sito G/4): il bordo del lastricato franato è stato rintracciato, in corrispondenza del cedimento del terreno, ad un livello di circa 2 m più in basso del piano stradale.

SITO G/5

I rinvenimenti finora descritti ci avevano dato la certezza che il tracciato della strada romana passava sulle pendici sud orientali del Poggione.

Sull'allineamento dei lastricati scoperti, abbiamo seguito, verso nord, l'antica mulattiera che proseguiva rettilinea in rilevante salita, con un fondo più simile all'alveo di un torrente che ad una strada.

Ai suoi bordi restavano alcuni isolati basoli ben allineati, evidenti resti dei bordi della carreggiata lastricata. Seguendo questi modesti indizi siamo arrivati a raccordarci con quella

larga strada sterrata che, all'inizio di questo capitolo, abbiamo già descritta e che, nel corso delle prime esplorazioni non avevamo preso in considerazione per il suo evidente aspetto moderno. Quando però i rinvenimenti più a sud ci hanno ricondotto sul posto, abbiamo riconsiderato il suo tracciato meritevole di una specifica verifica archeologica.

Essa segue con andamento pianeggiante il versante occidentale del crinale, alcune decine di metri al di sotto della sua sommità; tutte caratteristiche che corrispondono ai tracciati romani. Il suo piano stradale, invece, non aveva alcun aspetto che richiamasse alla mente la viabilità antica. Appariva come la tipica strada sterrata aperta nel bosco in tempi recenti per permettere il transito anche agli autocarri. Questo stato attuale della strada lasciava poche speranze di ritrovare qui alcuni tratti del lastricato, perché è stata aperta evidentemente allargando, scavando e spianando l'antica mulattiera. Abbiamo conseguentemente temuto che, se qualche tratto di lastricato si fosse salvato dall'uso secolare della mulattiera, poteva essere stato definitivamente divelto e disperso dalle pale meccaniche. Con molto scetticismo ci siamo quindi decisi a fare alcune verifiche.

Un mattino del giugno 1997, mentre esaminavamo attentamente i suoi margini abbiamo visto le punte di tre pietre di arenaria, accostate una all'altra, emergere dal lato a monte, semicoperte dalle erbe che crescono nelle cunette. Tolta la vegetazione ed asportati 5-6 cm di terra, abbiamo scoperto totalmente la parte superiore delle tre pietre; con pochi colpi di picconcino sono comparse al loro fianco, perfettamente accostate ed allineate, una decina di pietre, che costituivano indubbiamente il bordo di una strada lastricata. Siamo rimasti veramente sorpresi ed increduli che si trattasse della strada da noi ricercata, coperta com'era soltanto da pochi centimetri di terra e ghiaietto. Dopo avere rimosso tutto lo strato che la ricopriva, abbiamo potuto accertare che la sua larghezza raggiungeva esattamente 2,40 m; era la prosecuzione del lastricato romano, miracolosamente intatto, con la stessa struttura e compattezza di quello ritrovato 400 metri più a sud.



Monte Poggione (sito G/5): lo spianamento e l'allargamento dell'antica mulattiera, effettuato alcune decine di anni orsono, per renderla agibile agli autocarri adibiti al trasporto della legna, ha miracolosamente risparmiato, in questa posizione, il lastricato romano rimasto nascosto sotto pochi centimetri di terra e ghiaia.

Ne abbiamo scoperto soltanto due metri per tutta la sua larghezza, al fine di evitare che venisse danneggiato dal transito dei trattori e degli autocarri⁶. Era più che sufficiente per confermare definitivamente che sotto quella strada sterrata è nascosta, almeno in alcuni tratti, la pavimentazione romana.

Quando passiamo da quel luogo avvertiamo un senso di compiacimento per quel caso fortunato, che ha risparmiato il basolato per pochi centimetri, quando le pale meccaniche hanno spianato l'antica mulattiera.

⁶ Ringraziamo Davide Giovannini per l'aiuto dato in questo scavo.



Passo della Futa: all'inizio del XX secolo l'arrivo al valico della Futa era motivo di soddisfazione per tutti i passeggeri tanto da meritare una foto ricordo.

3 - La singolare e repentina pendenza del crinale fra il monte Poggione e S. Lucia

Quando eravamo alla ricerca della strada sul versante sud del monte Poggione, avevamo notato che il crinale, proprio sopra la località di S. Lucia, assumeva una singolare e repentina pendenza rispetto all'armonioso degradare del crinale verso il fiume Sieve. Si coglieva cioè una netta frattura che lasciava intuire un esteso e profondo movimento franoso. Il successivo rinvenimento della strada sul versante sud-est del Poggione (zona archeologica "G") indirettamente confermava questo evento. Seguendo infatti la direzione verso sud della strada, abbiamo rinvenuto soltanto per circa 60-70 m alcuni resti della pavimentazione che provavano la sua prosecuzione in linea retta. Poi, proprio in corrispondenza del punto ove il

crinale precipita sopra S. Lucia i resti scompaiono completamente.

Ci siamo convinti che il movimento franoso sia avvenuto dopo la costruzione della strada tanto da trascinarla a valle sconvolgendo totalmente, non soltanto il lastricato, ma l'intero territorio di S. Lucia. Infatti, se un tale dirupo fosse esistito già al momento della costruzione della via romana, la sua prosecuzione rettilinea avrebbe dovuto affrontare un dislivello innaturale ed insuperabile.

Ciò è inverosimile, soprattutto se si considera che, pochi metri prima del punto scosceso, abbiamo rinvenuto tratti del lastricato, quasi pianeggianti e perfettamente rettilinei.

Addirittura la mulattiera medievale, nata poi sullo stesso tracciato evidentemente dopo la frana, per superare quella ripida costa ha dovuto seguire un percorso a tornanti, come è dimostrato dal disegno e dalle parole dell'Ing. Anastagi. Egli, incaricato nel 1745 dal Granduca di Toscana di progettare una strada carrozzabile da Firenze a Bologna attraverso il valico della Futa, studiò una variante proprio in quel punto (Monte di Fò) per evitare quella forte pendenza che non consentiva il transito delle carrozze⁷.

Di questo progetto ne ha parlato anche Daniele Sterpos⁸: *"Dopo Montecarelli (quota 522) si infittivano i lavori tipici della montagna, muri di sostegno e scogliere per creare un piano artificiale. Passava da Montecarelli una mulattiera assai antica, proveniente da Barberino, già usata per salire allo Stale ed anche per andare a Bologna. Sul tracciato di questa, la nuova strada si doveva orientare fino al valico, nel senso che alcuni tratti di mulattiera, allargati, spianati e sostenuti nel fondo sarebbero stati ricordati da parti interamente nuove. Le varianti più lunghe sono descritte dall'Anastagi nel tratto dopo Montecarelli ed*

⁷ Francesco, Duca di Lorena e Granduca di Toscana aveva sposato l'Arciduchessa Maria Teresa, figlia dell'Imperatore d'Austria. Dal 1745 il Granduca di Toscana dimorava spesso presso la corte di Vienna ed avvertiva la necessità di un comodo collegamento carrozzabile che valicasse l'Appennino, unica frattura esistente allora nella viabilità fra Firenze e Vienna. Gli studi per realizzare una nuova strada bolognese incominciarono in Toscana nel 1745. Le caratteristiche generali della strada e del tracciato furono decise nel luglio 1748; venne subito incaricato l'ing. Anastasio Anastagi di definire quali lavori concretamente occorressero per realizzare il progetto. Nel gennaio 1749 l'ing. Anastagi presentò una elencazione completa e dettagliata dei lavori necessari per realizzare il progetto di massima; nell'ambito di questi lavori era compresa appunto la variante di Monte di Fò. La strada fu aperta al transito nel 1762. Era la prima volta che si poteva attraversare l'Appennino in carrozza.

⁸ Daniele Sterpos: "Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze" a cura della Soc. Autostrade - Istituto geografico De Agostini, 1961, pag. 134.

una strada traversa bolognese, fatta per unirsi alla sua situazione nel Appennino detto il monte Poggione della nuova strada da farsi alla falda del medesimo



Monte Poggione (Monte di Fò): l'ing. Anastagi, incaricato nel 1745 dal Granduca di Toscana di progettare la costruzione di una strada carrozzabile da Firenze a Bologna attraverso il passo della Futa, aveva previsto nel settore di monte di Fò una variante rispetto al tracciato dell'antica mulattiera "che tortuosamente giace nel crine del Poggio" (Tratto da "Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze" di Daniele Sterpos).

a Monte di Fò, dove viene sostituita tutta la strada che "tortuosamente giace nel crine del poggio"; infatti il decimo capo o lotto è costituito da un unico "trasmutamento" fra Monte di Fò ed il valico (omissis). I tratti nuovi, decimo ed undicesimo, da Montecarelli alla Traversa, appaiono nella perizia quelli di maggiore impegno. L'elenco dei lavori è lunghissimo: oltre il piano stradale da costruirsi per molta parte ex-novo, vi sono migliaia di braccia di muro ed altrettante di spallette, moltissimi ponticelli e non

pochi piccoli ponti sui vari "borri" che il tracciato viene ad incontrare seguendo la sinistra del monte".

Questa descrizione dei lavori progettati attesta le difficoltà costruttive affrontate per superare gli ultimi 2-3 chilometri prima del valico della Futa.

Non è, quindi, azzardato ritenere che il precoce abbandono della via romana sia attribuibile anche alle interruzioni provocate dalle estese, sconvolgenti frane verificatesi lungo il suo percorso.

CAPITOLO XVIII

IL PONTE DI “COLOMBAIOTTO” Località Bilancino (Zona archeologica “H”)

- 1 - Il tracciato della strada da S. Lucia al fiume Sieve.
- 2 - Ipotesi sul luogo di attraversamento del fiume Sieve.
- 3 - La notizia ed il luogo del rinvenimento dei resti di un ponte nei pressi del Bilancino (località “Colombaiotto”).
- 4 - Il nome da attribuire al ponte sconosciuto.
- 5 - Il nostro primo sopralluogo e gli scavi della Soprintendenza (zona archeologica “H”).
- 6 - Indagini storiche sull'epoca della prima costruzione del ponte di Colombaiotto e datazioni di materiale ligneo.
- 7 - I resti del ponte (zona archeologica “H”) descritti e datati dal prof. Vittorio Galliazzo.
- 8 - Le nostre conclusioni.

1 - Il tracciato della strada da S. Lucia al fiume Sieve

Anche nel versante mugellano l'orografia ci ha aiutato ad individuare il tracciato stradale.

Dal passo della Futa, infatti, si può seguire un crinale che tocca il Poggione; da qui, come detto, discende con forte pendenza nel suo versante meridionale fino a S. Lucia per circa 300-400 m, poi riacquista un andamento in costante lieve discesa fino al fiume Sieve. Esclusa la frattura a monte di S. Lucia¹, risulta particolarmente comodo percorrere la sommità dello spartiacque, lungo circa 12 Km con un dislivello di soli 464 m ed una pendenza media del 3,8%.

Man mano che si scende, i due versanti assumono minore inclinazione, riducendo il rischio di frane.

Anche l'attuale strada statale n. 65, che da Bologna supera faticosamente l'Appennino con mille curve, quando arriva a S. Lucia, percorre agevolmente la sommità del crinale, con numerosi tratti rettilinei che toccano le località di Montecarelli, il Bivio, S. Martino, Poggio Muraccio, Le Croci, Le Maschere, Colle Barucci fino al fiume Sieve, attraversato in località Bilancino. E' il tratto più comodo e panoramico per-

ché, mantenendo una posizione dominante, consente di spaziare sui monti che coronano la valle del Mugello. La stessa sensazione si avverte percorrendo il tracciato romano sulla sommità del crinale nel versante bolognese. Ci siamo allora convinti che anche all'epoca romana, come nel Medioevo, questo crinale sia stato prescelto per calare dal valico della Futa fino al fiume Sieve, non esistendo percorsi alternativi altrettanto comodi e diretti.

Questa convinzione, però, comportava che la mulattiera medievale prima, la strada carrozzabile del 1762 poi, ed infine l'attuale strada statale avessero ricalcato esattamente il tracciato romano. Di conseguenza non potevamo nutrire speranze di rinvenimenti su uno spartiacque ove la pavimentazione romana era stata sicuramente divelta e dispersa da un traffico millenario² e da cantieri stradali. Né potevamo tentare saggi fuori dal tracciato attuale, nei rari casi in cui la statale “taglia” piccoli rilievi del crinale passando più in basso. In questi luoghi esistono ora ville o case rustiche di rara bellezza, circondate da una vegetazione curata e difese da recinzioni invalicabili, che ci hanno dissuaso dal chiedere l'autorizzazione per effettuare alcuni saggi.

¹ A tal proposito vedasi quanto da noi argomentato nel paragrafo 3° del capitolo XVII.

² Infatti, tutti i rinvenimenti di lastricati sono avvenuti in luoghi di scarsa frequentazione e soltanto nelle posizioni non coincidenti con la mulattiera.

2 - Ipotesi sul luogo di attraversamento del fiume Sieve

Intuito il tracciato romano fino al fiume Sieve, ci rimaneva da individuare dove i Romani lo avevano attraversato per proseguire verso Fiesole.

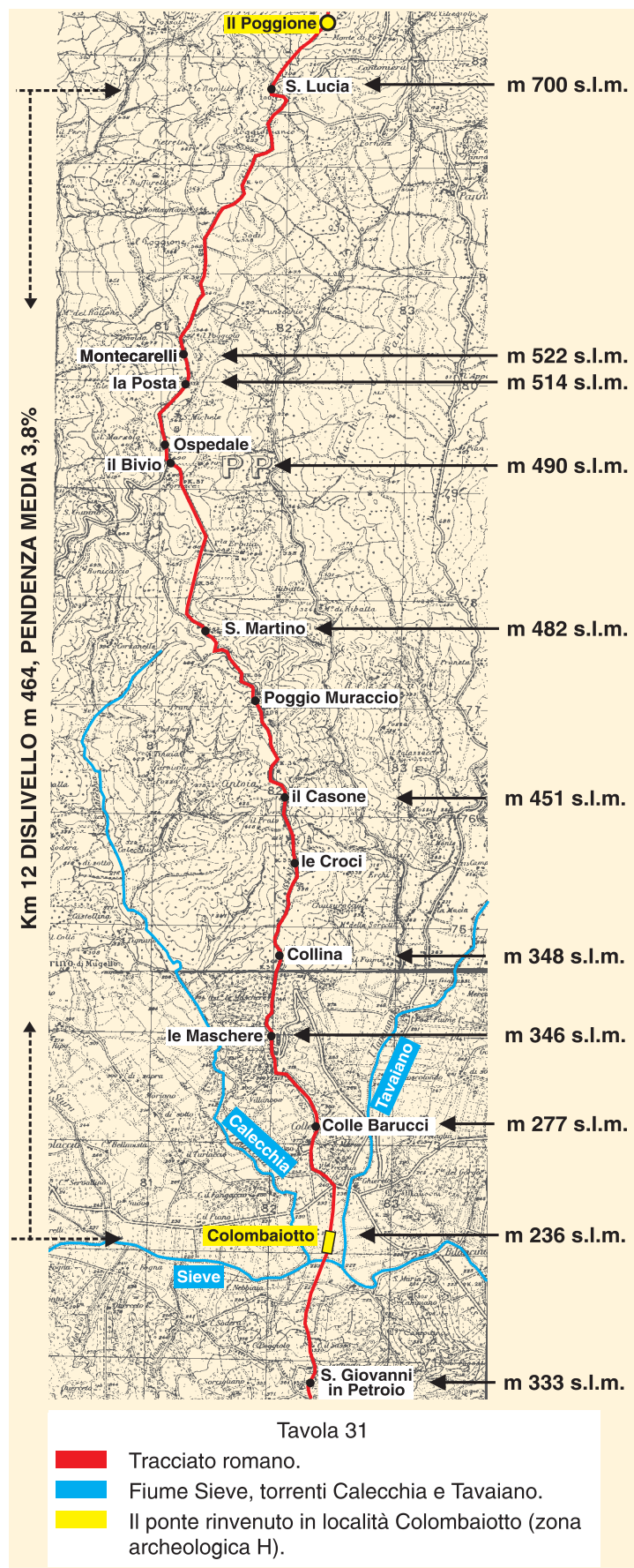
Il Sieve nasce dai monti della Calvana, scorre da ovest ad est tagliando trasversalmente l'asse del tracciato romano. Dopo S. Piero a Sieve, raggiunge Borgo S. Lorenzo e Vicchio, sempre in direzione est; poi descrive un ampio semicerchio verso sud, toccando Dicomano e Rufina per immettersi nell'Arno a Pontassieve, 18 chilometri ad est di Firenze.

Esso costituisce, pertanto, un ostacolo lungo circa 50 km. (da Barberino del Mugello a Pontassieve) che non può essere evitato seguendo il suo corso sulla sponda sinistra, perché bisogna comunque attraversarlo per raggiungere Fiesole che si trova all'interno del semicerchio.

In tale situazione idrografica era logico che l'attraversamento avvenisse sull'esatta direttrice dell'antico tracciato stradale che, fra l'altro, presentava, oltre alla rettilinearità, due ulteriori vantaggi rispetto ad altri luoghi vicini:

- si attraversava il Sieve nella parte alta del suo corso, ove la portata d'acqua è inferiore; inoltre, seguendo l'allineamento rettilineo Colle Barucci-S. Giovanni in Petroio, si valicava il fiume a monte della confluenza del torrente Tavaiano, che raccoglie le abbondanti acque discendenti dalla dorsale appenninica compresa fra i passi della Futa e dell'Osteria Bruciata.
- si evitavano le estese paludi formate dal fiume più a valle e ricordate da molti storici del Mugello³. Johan Plesner, nella cartina pubblicata all'inizio dell'opera citata in nota, indica come paludose le zone pianeggianti lungo il fiume da S. Piero a Sieve fino a Dicomano.

Queste nostre riflessioni non trovavano, però, riscontro in alcun reperto e neppure in fonti storiche che ricordassero l'esistenza di un ponte in quella posizione.



³ Daniele Sterpos: "La viabilità romana e la prima storia del Mugello". Centro documentazione storico-territoriale del Mugello. Tipografia dell'Amministrazione Provinciale di Firenze, pag. 4.

- Johan Plesner: "Una rivoluzione stradale del dugento". Francesco Papafava editore 1979, pag. 33: "come si vede dalla carta la strada non evitava l'intero Mugello, bensì le pianure del fiume Sieve indubbiamente perché le acque di esso rendevano la maggior parte della valle una palude impraticabile".

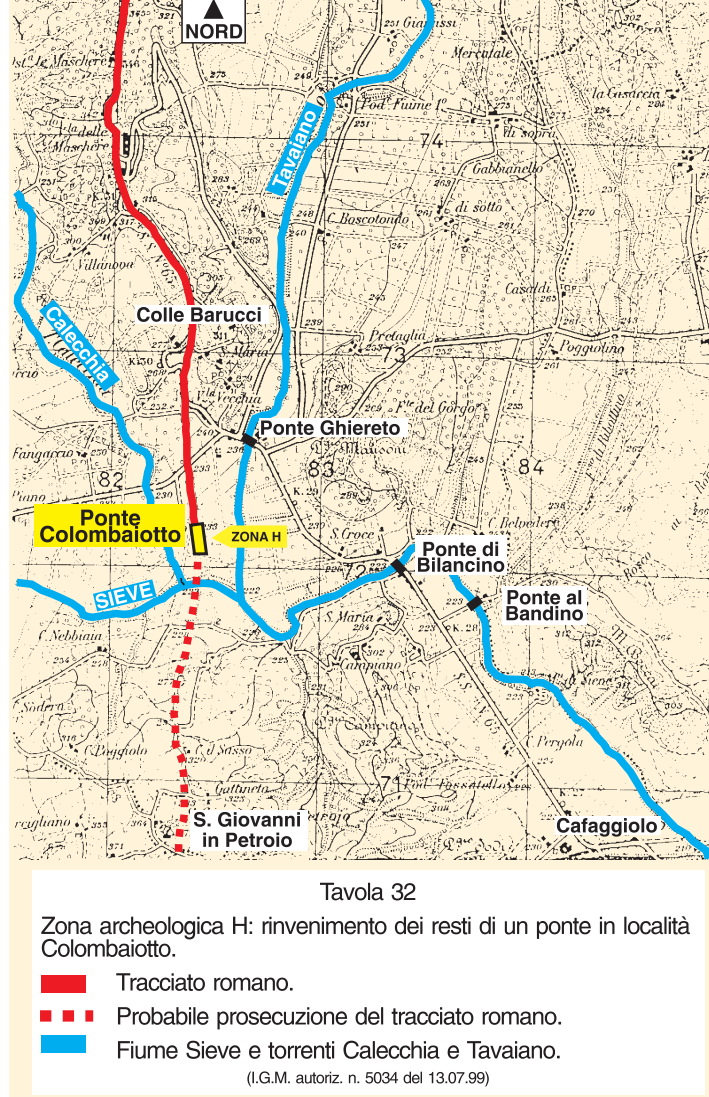
La storiografia medievale ha tramandato soltanto la memoria di un ponte a S. Piero a Sieve, uno a Ghiereto ed un altro al Bilancino, intendendo riferirsi non a quello costruito in località Bilancino in occasione dell'apertura della prima strada carrozzabile per Bologna nel 1762 (chiamato anche "ponte nuovo"), ma al ponte "Al Bandino"⁴. Quest'ultimo da secoli valicava il Sieve 300 m più a valle della borgata del Bilancino collegando Campiano con la strada diretta a nord verso Galliano ed a sud-est verso S. Piero a Sieve.

Il primo ponte non può essere preso in considerazione, perché è spostato 4 Km ad est; il secondo si trova sul torrente Tavaiano, affluente del fiume Sieve e, perciò, non ha alcun rapporto con l'attraversamento di quest'ultimo; il terzo valicava effettivamente il Sieve, ma 1 Km ad est della direttrice rettilinea del tracciato romano. Tale posizione non convinceva perché la strada avrebbe dovuto deviare verso est, seguendo la sponda sinistra del fiume per 1 km (proprio verso le paludi che era logico evitare) ed appena passato il ponte, tornare ad ovest, percorrendo un altro chilometro sulla sponda destra, per poi salire a S. Giovanni in Petroio. Ma un tale allungamento di percorso non avrebbe avuto senso logico nel momento in cui (nel II sec. a.C.) si poteva scegliere la posizione più conveniente per costruire il ponte.

Dunque non avevamo alcun elemento di supporto che avallasse la nostra ipotesi, perché il ponte non c'era nella posizione dovuta, né si aveva notizia che ci fosse mai stato.

Allora prendemmo contatto col dott. Daniele Sterpos di Firenze, apprezzato studioso, autore di numerose pubblicazioni sulla viabilità antica e medievale, per informarlo dei nostri primi rinvenimenti a monte Bastione e per conoscere un suo parere sul tracciato della strada costruita da C. Flaminio dopo le ultime novità archeologiche.

Rispose subito con estrema cortesia fissandoci un appuntamento nella sua abitazione nella primavera del 1981. Ci siamo recati a Firenze, orgogliosi di potere mostrare le fotografie dei primi lastricati rinvenuti, ma anche emozionati per l'incontro con un insigne studioso della materia. Avevamo letto il suo libro sulle comunicazioni stradali fra Bologna e Firenze e



Località Bilancino (Comune di Barberino del Mugello): i ruderi del ponte medievale "Al Bandino", danneggiato durante la guerra 1943-45; da alcuni anni sono stati demoliti completamente per fare posto al canale di scolo delle acque del bacino del Bilancino (foto di Filippo Bellandi).

⁴ Questo ponte è stato parzialmente distrutto durante la guerra 1943-45 e non più ricostruito. I suoi ruderi sono stati demoliti recentemente per fare posto al canale di scolo delle acque del bacino del Bilancino. (Ringraziamo Filippo Bellandi per averci fornito queste notizie e la fotografia dei ruderi del ponte).



Località Colombaiotto - invaso del Bilancino: il fiume Sieve scorre oggi 200 metri più a sud rispetto al luogo del rinvenimento dei resti del ponte sconosciuto. La fotografia è stata scattata nel 1997 dalla sponda destra, proprio sulla direttrice del tracciato romano e all'altezza dei resti del ponte. Questo tratto del fiume è oggi (marzo 2000) già sommerso dalle acque del bacino.

quindi conoscevano i suoi studi ed i suoi dubbi sul tracciato di C. Flaminio fra Bologna e Fiesole⁵. Il colloquio fu caratterizzato dalla sua spontanea cordialità e disponibilità a cogliere nei nostri rinvenimenti elementi utili ad inquadrare il grande problema della viabilità transappenninica romana. Sul versante toscano propendeva per un tracciato discendente dal valico dell'Osteria Bruciata, lungo il corso del torrente Tavaiano, fino ad attraversare il fiume Sieve nei pressi del Bilancino.

Il percorso mugellano della nostra strada, invece, proseguendo sulla direttrice rettilinea dopo il passo della Futa, non poteva raccordarsi con quello ipotizzato dallo Sterpos, ma i due ipotetici tracciati coincidevano nel luogo dell'attraversamento sul fiume Sieve.

Questo autorevole parere ha confermato il luogo di quell'attraversamento. Egli ci ha anche informato di avere modificato le sue iniziali opinioni e ci ha promesso che ci avrebbe inviato il

testo di una conferenza da lui tenuta a Borgo S. Lorenzo, pochi mesi prima (il 7 febbraio 1981), ove aveva illustrato, appunto, le conclusioni raggiunte sulla viabilità romana nel Mugello.

Subito abbiamo ricevuto il testo integrale della conferenza nella quale ribadiva le sue convinzioni con queste parole⁶: *“La mia opinione è che la strada romana, cioè la Flaminia Minore⁷ scendesse lungo il Tavaiano alla Sieve e l'incontrasse pressappoco nella zona del Bilancino (omissis). Io sono portato a credere che, una volta entrato in Mugello, Flaminio abbia guardato a Fiesole. Egli può avere passato la Sieve nei pressi di Bilancino, dove c'erano probabilmente due sponde consistenti, evitando una zona più ad est, forse paludosa”*.

L'intuizione dello Sterpos, enunciata nel 1981, si è rivelata poi profetica quando, negli anni 1990, sono venuti alla luce, meno di un chilometro ad ovest del Bilancino, imponenti resti di un ponte sconosciuto.

⁵ Daniele Sterpos: op.cit., pag. 11 e s.s..

⁶ Daniele Sterpos: “La viabilità romana e la prima storia del Mugello”, pag. 4.

⁷ Qui lo Sterpos chiama “Flaminia Minore” la strada costruita dal console C. Flaminio perché la considera la prosecuzione toscana del tracciato ipotizzato nel versante emiliano dal Prof. Nereo Alfieri e da lui così denominata.



Bacino del Bilancino (autunno 1997): *una panoramica della valle del Sieve poco ad ovest del Bilancino ove è stata costruita la diga (a sinistra). Il bacino è ancora vuoto, ma i resti del ponte di Colombaiotto - al centro dell'invaso - non si vedono perché coperti dagli alberi in primo piano.*

3 - La notizia ed il luogo del rinvenimento dei resti di un ponte nei pressi del Bilancino (località Colombaiotto)

Il 1994 è stato indubbiamente un anno particolarmente prodigo di risultati per le nostre ricerche.

Nel febbraio è stato localizzato il primo tratto della strada lastricata sul Poggione, a sud della Futa, ove poi abbiamo portato alla luce i basolati più compatti e maestosi.

In aprile siamo venuti a conoscenza del casuale rinvenimento di alcuni piloni di un ponte sconosciuto, in occasione dei lavori di

scavo per la costruzione dell'invaso del "Bilancino" sul fiume Sieve.

E' questa una piccola frazione del Comune di Barberino del Mugello, nel luogo ove la strada statale n. 65 Firenze-Bologna attraversa il fiume Sieve, poco a nord della famosa villa medicea di Cafaggiolo. Circa 400 metri ad ovest di quella frazione la valle del Sieve si restringe fra due collinette e, proprio in questo punto, è stata progettata la costruzione di una diga per creare un grande bacino di riserva d'acqua per Firenze e per regolare il corso di questo fiume a carattere torrentizio spesso causa di ingenti danni in occasione di forti precipitazioni. A monte della diga la valle del Sieve si allarga molto, tanto da poter diventare un invasore capace di milioni di metri cubi d'acqua. I lavori, iniziati negli anni 1980, hanno previsto la costruzione della diga vera e propria, nonché alcuni viadotti sopraelevati, per assicurare la continuità dei collegamenti nei tratti di strada che sarebbero finiti sott'acqua, una volta riempito il bacino.

Sono stati eseguiti anche imponenti lavori di scavo a monte della diga, per ricavare materiale utile alle opere in corso, e nello stesso tempo per aumentare la capacità del bacino. Appunto durante l'esecuzione di queste opere, nel podere "Colombaiotto", circa 200 metri a nord dall'attuale corso del fiume Sieve, nella primavera del 1992 sono emersi i resti evidenti di sei pile di un ponte sconosciuto. Si trovavano alla profondità di 5-6 metri sotto il livello del piano di campagna ove, a memoria d'uomo, sono esistiti soltanto campi coltivati.



La diga del Bilancino (aprile 1994): *circa 200 metri a monte della diga sono venuti alla luce i resti di un ponte sconosciuto.*



La sorpresa di questo rinvenimento è stata grande per tutti ed anche per il Dott. Luca Fedeli della Soprintendenza, archeologo direttore competente per territorio, il quale, in occasione di un recente convegno, si è espresso con queste parole⁸: *“I ruderi furono visitati il 6 luglio 1992 e si potrà certo immaginare lo stupore di chi scrive se si pensa che essi si levano in un settore in cui nessuno - a memoria d'uomo - ricordava in Mugello che fossero mai stati, nonché il letto, nemmeno un braccio del Sieve (che scorre, in effetti, alcune centinaia di metri più a sud)”*.

Alla sorpresa di tutti si è aggiunto per noi un enorme interesse che ci ha spinti immediatamente sul posto.

Abbiamo potuto così vedere per la prima volta quei mozziconi di piloni spuntare da un basso acquitrino formato dalle piogge nell'esteso e profondo sterro effettuato negli anni precedenti a monte della costruenda diga. La loro parte superiore arrivava 4-5 metri sotto il piano di campagna, ove pochi anni prima c'erano pascoli e colture. Due pile si presentavano intatte nella loro forma pentagonale, mentre la terza era parzialmente sbriciata, ma comunque sufficientemente conservata per mostrare l'identica forma pentagonale; le altre erano invece parzialmente interrati e demolite dalle escavatrici, quando ancora nessuno sospettava l'esistenza dei resti di un ponte così distante dall'attuale alveo del fiume.

Quei reperti, anche se certamente poco

spettacolari, hanno suscitato in noi grande emozione perché sentivamo di avere sotto gli occhi il tassello mancante nel tracciato romano da Bologna a Fiesole. La loro posizione e l'orientamento erano perfettamente coincidenti con il percorso da noi ipotizzato nel versante mugellano, confermato proprio nel febbraio precedente con il rinvenimento del lastricato a sud del valico della Futa.



Ponte di Colombaiotto (zona archeologica “H”): i ruderi del ponte così come si presentavano nell'aprile 1994 quando abbiamo fatto il primo sopralluogo. Si noti a sinistra una pista sterrata aperta dal Consorzio che eseguiva i lavori della diga, per permettere la discesa, dal piano di campagna, all'ampio e profondo scarro.

⁸ Tratto dal testo redatto dal Dr. Luca Fedeli per gli atti del Convegno 1997 a San Sepolcro, Badia Tedalda e Sestino. pagina 2.



Diga del Bilancino-(aprile 1997): la diga del Bilancino e l'invaso vuoto fotografati da sud. In primo piano il campanile della chiesa di S. Giovanni in Petroio e, sullo sfondo, il nuovo viadotto della strada statale n. 65 (Firenze-Bologna) costruito per sostituire il precedente tracciato che sarebbe stato sommerso dalle acque del bacino.

Il nostro pensiero è andato allora a Daniele Sterpos che, tredici anni prima, aveva intuito che il console C. Flaminio doveva avere attraversato il Sieve nei pressi del Bilancino.

Emozioni e coincidenze, queste, che dovevano subire ancora l'esame di una verifica archeologica: ma la scoperta era comunque importantissima perché l'imprevedibile luogo del rinvenimento provava incontestabilmente la sua antichità.

4 - Il nome da attribuire al ponte sconosciuto

A questo ponte, che non aveva logicamente alcun nome, è stato attribuito da alcuni quello di "Bilancino" (intendendo riferirsi al bacino in costruzione) e da altri di "Colombaiotto", dal nome del podere e della casa colonica vicinissima al rinvenimento, abbattuta perché destinata ad essere sommersa dall'acqua dell'invaso.

Anche la Soprintendenza toscana, nei primi anni, lo ha indicato con quest'ultimo nome, poi

ha preferito denominarlo con riferimento alla borgata di S. Giovanni in Petroio, posta a sud del Sieve sulla collina prospiciente l'invaso⁹.

Non condividiamo la scelta di questo toponimo, anche se la borgata di S. Giovanni in Petroio si trova sull'asse del tracciato romano proveniente da nord.

Ciò per due motivi:

- il luogo preciso del rinvenimento è in località "Colombaiotto" ed è, quindi, corretto ricordare questo ponte con il nome di quella località, che ha subito oggi la stessa sorte del ponte: entrambi sommersi da 30 m d'acqua. Inoltre S. Giovanni in Petroio non si trova nell'area dell'invaso, ma sulla collina prospiciente il bacino, ad 1,5 Km a sud dell'attuale corso del Sieve;
- le fonti storiche che hanno indotto la Soprintendenza a questa scelta traspascono dalle parole del dott. Fedeli, il quale ha recepito l'opinione del Plesner che fa riferimento a S. Giovanni in Petroio come plebato definito "pontificio", addetto, cioè, ai ponti. Se si collega questo specifico compito del plebato al ponte rinvenuto, si induce in errore chi si avvicina a questi studi, perché potrebbe ritenere che il

⁹ Luca Fedeli: op.cit, pag. 2: " Quest'ultimo fu denominato allora "del Colombaiotto" (dal nome del casolare più vicino, già allora abbattuto); pare ormai opportuno chiamarlo invece "di S. Giovanni in Petroio" dal nome del vicino plebato (che è stato definito "pontificio", addetto cioè ai ponti).



Ponte di Colombaiotto (zona archeologica "H"- aprile 1994): i resti di due pile del ponte emersi nel corso dei lavori di scavo per la costruzione della diga del Bilancino (sullo sfondo) così come ci sono apparsi il giorno del nostro primo sopralluogo.

plebato di S. Giovanni in Petroio sia stato definito "pontificio" dal Plesner in riferimento a questo ponte sconosciuto, quando invece è evidente che lo studioso danese si è riferito al ponte al Bandino, vicino alla borgata del Bilancino, esistente un chilometro più ad est ed agibile fin dal Medioevo¹⁰.

Il pensiero del Plesner infatti è chiaro ed inequivocabile¹¹: quando afferma che il compito laico prevalente del plebato di S. Giovanni in Petroio era quello della manutenzione del ponte, si riferisce al ponte al Bandino, poco a valle del Bilancino, che nel XIII-XIV sec. era transitabile e non al ponte appena rinvenuto e totalmente sconosciuto a quell'epoca¹². Che il

Plesner poi intenda riferirsi sempre al ponte esistente in quell'epoca 300 m più a valle della borgata di Bilancino (e perciò da lui chiamato "del Bilancino") e non al ponte emerso, è confermato dalla conclusione delle sue argomentazioni quando ricorda che *"una buona mulattiera conduce ancora oggi dal ponte del Bilancino, passando da S. Giovanni in Petroio, in su..."* (omissis).

Ed "oggi" per il Plesner sono gli anni 1930, quando il ponte rinvenuto era a tutti sconosciuto.

Per queste considerazioni riteniamo più appropriato il toponimo di "Colombaiotto" e cioè quello della esatta località del rinvenimento.

¹⁰ In proposito vedasi nota n. 4 al paragrafo 2° di questo capitolo.

¹¹ Johan Plesner: op.cit., pagg. 35 e 36: *"la strada del ponte del Bilancino era anch'essa, al pari della strada di S. Agata, una grande scorciatoia della più antica strada bolognese (omissis). L'esistenza ed il corso di questa strada risultano chiaramente dall'estensione e dalla forma "pontificia" che si considerò opportuno di dare al plebato di S. Giovanni in Petroio. La chiesa plebana si trova sulle colline a sud del Sieve, dove il plebato comprende tutto il versante settentrionale delle alture di Canibiate in giù verso la più occidentale delle pianure del Sieve, la cui riva meridionale appartiene interamente allo stesso plebato. Al di là del fiume, soltanto il territorio facente capo del ponte del Bilancino appartiene a S. Giovanni in Petroio e la posizione della pieve sulla collina meridionale sopra il ponte, dimostra chiaramente che il mantenimento di esso era il principale compito laico del plebato (omissis). Una buona mulattiera conduce ancora oggi dal ponte del Bilancino, passando da S. Giovanni in Petroio, in su per Cupo, e in giù, passando dalla pieve di Legri a quella di Calenzano, dove raggiunge la strada principale del Valdarno fiorentino"*.

¹² Il Plesner, citando il ponte del Bilancino in riferimento ai compiti di manutenzione del ponte affidati al plebato di S. Giovanni in Petroio (sec. XIII-XIV), non poteva certamente intendere il ponte sul Sieve in località Bilancino costruito nel 1762, in occasione della realizzazione della prima strada carrozzabile per Bologna, detto "ponte nuovo".

5 - Il nostro primo sopralluogo e gli scavi della Soprintendenza (zona archeologica "H")

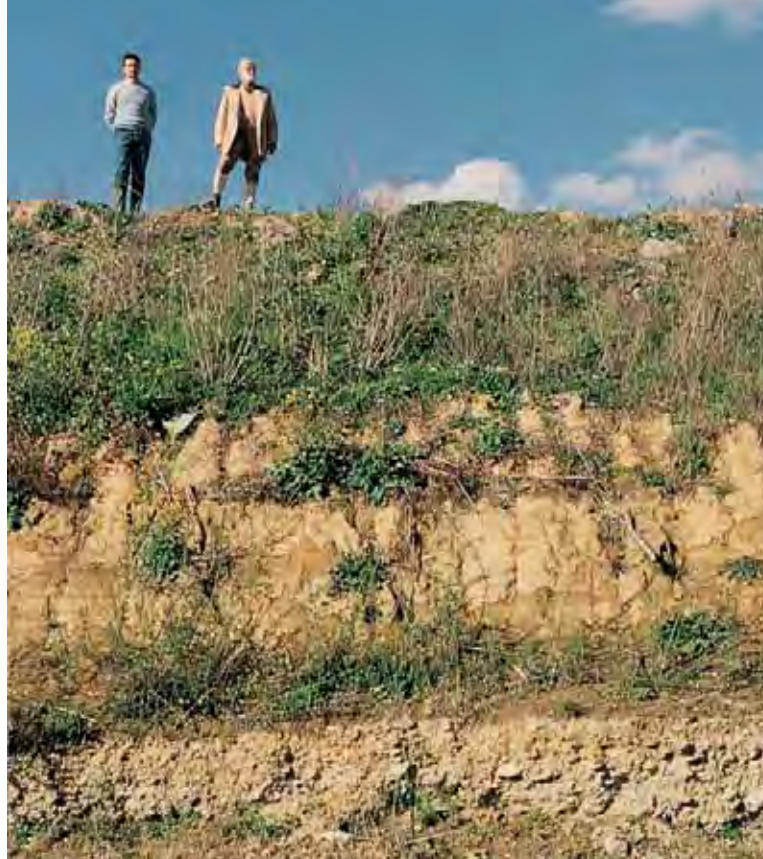
Nell'aprile 1994, quando vedemmo per la prima volta i resti del ponte, essi emergevano soltanto di 120-130 cm dal fondo dell'estesissimo scavo, la cui superficie era coperta, qua e là, da pozzanghere d'acqua formate dalle piogge. Nulla di rilevante dal punto di vista monumentale, ma di grande importanza archeologica, soprattutto per le nostre ricerche.

Siamo scesi nel fondo dello scavo facendo attenzione a non scivolare lungo la scoscesa pista tracciata sulla parete del terreno sedimentario che costituiva il bordo dello sterro profondo 5-6 m. Poi, saliti su una pila, ci siamo guardati attorno: ci trovavamo sotto il piano di campagna di 4-5 metri; verso nord incombeva il taglio netto dello sterro che metteva in evidenza i vari strati sedimentari, il più profondo dei quali era costituito da una *lente* dello spessore di un metro formato da ghiaia e ciottoli. Verso est, ad una distanza di circa 200 m, la candida parete della diga, quasi completata, impediva di avvistare la borgata di Bilancino; verso sud, l'altra parete dello sterro, altrettanto netto, delimitava una fascia di terreno, larga circa 200 m, coperta da fitta vegetazione, non coinvolta nello scavo, oltre la quale scorreva l'attuale alveo del Sieve.

Ci siamo allora chiesti quanti secoli erano occorsi perché uno strato di 5-6 metri di materiale alluvionale, trascinato dai torrenti Tavaiano e Calecchia, provenienti da nord, potesse aver sommerso il ponte e spostato verso sud di 200 m l'alveo del fiume Sieve. Comunque, l'attuale ubicazione del ponte, in rapporto alla funzione cui era stato destinato, ci ha convinto che il momento della sua prima costruzione doveva risalire a tempi antichissimi, certamente compatibili con l'epoca romana.

Queste nostre sensazioni, scaturite dall'indubbio fascino emotivo della comparsa inaspettata di quei resti, attendevano impazienti la verifica archeologica.

Spuntavano infatti dal fondo dello scavo soltanto quei resti che le escavatrici non avevano irreparabilmente danneggiato e che le antiche catastrofi naturali non avevano precedentemente distrutto. Fortunatamente la Soprintendenza archeologica ha vincolato



Località Colombaiotto (zona archeologica "H"): il taglio netto dello sterro effettuato per la costruzione del bacino del Bilancino, evidenzia la profondità di 5-6 m dello scavo ove sono venuti alla luce i resti del ponte. Si noti, in basso, una "lente" dello spessore di circa 1 m di sedimentazione di ciottoli e ghiaia, che sta ad indicare il livello dell'antico letto del corso del Sieve, ora spostato 200 metri più a sud. Sul bordo dello sterro Andrea Agostini e Carlo Alvisi.

tempestivamente quella zona, programmando scavi per portare alla luce ciò che ancora rimaneva dei piloni e quanto poteva sperare di rinvenire sotto il terreno non ancora rimosso. Queste campagne di scavo si sono svolte dal 1995 al 1998 ed hanno comportato complessivamente 5-6 mesi di lavoro effettivo. I saggi più impegnativi ed importanti sono stati eseguiti in corrispondenza del lato nord dell'ampio scavo portando alla scoperta della spalla del ponte. Un altro saggio, effettuato in adiacenza della pila meglio conservata, ha incontrato difficoltà per frequenti infiltrazioni d'acqua con conseguenti allagamenti.

Comunque sono stati raggiunti risultati molto soddisfacenti, che hanno permesso di intuire l'architettura del ponte, con qualche dubbio, ben s'intende, derivante dal mancato rinvenimento delle strutture complete.

Rinviamo al paragrafo 7° di questo capitolo la precisa e dettagliata descrizione dei resti del ponte fatta dal prof. Vittorio Galliazzo.

6 - Indagini storiche sull'epoca della prima costruzione del ponte di Colombaiotto e datazioni di materiale ligneo.

L'imprevisto rinvenimento di questo ponte sconosciuto ha posto il problema di stabilire l'epoca della sua costruzione e quello della sua ultima utilizzazione.

E' apparso evidente subito che l'importanza dell'impianto poteva essere giustificata solo dall'esistenza di una arteria di grande comunicazione. La sua posizione poi, proprio sulla direttrice del crinale discendente dal passo della Futa, consente di affermare l'appartenenza alla strada transappenninica. Trattandosi di un ponte sconosciuto a memoria di uomo, si è subito indagato nelle fonti

archivistiche, per trovare la notizia della sua costruzione o quantomeno della sua esistenza. Una tale opera ha comportato indubbiamente un ingente onere economico e tecnico, che non poteva sfuggire alle cronache medievali sulla storia del territorio mugellano. Purtroppo però le fonti archivistiche risalgono raramente a tempi anteriori al XII-XIII sec. e, quindi, ci si deve accontentare di ricavare notizie dirette od indirette da documenti posteriori. L'attenta lettura degli storici toscani¹³ che, nel passato, hanno indagato le vicende del Mugello, avvalendosi dei più antichi documenti reperibili, non ha rivelato nulla¹⁴. Alle stesse conclusioni è giunta la dott.ssa Cristina Ducci¹⁵ incaricata dalla Soprintendenza archeologica per la Toscana



Località "Colombaiotto" (zona archeologica "H"- settembre 1997): *gli archeologi della Soprintendenza toscana indagano la spalla nord del ponte.*

¹³ Ci riferiamo a: E. Repetti, P. Lino Ghini, G.M. Brocchi ed i più recenti studiosi: Johan Plesner, Gabriele Ciampi, Leonardo Rombai.

¹⁴ Ricordiamo, a tal proposito, la nostra opinione, divergente da quella della Soprintendenza toscana, già accennata a proposito del toponimo da attribuire al ponte ritrovato. Siamo convinti che Johan Plesner, quando ha ricordato la pieve di S. Giovanni in Petroio come plebato "pontificio", (cioè addetto alla manutenzione dei ponti) intendesse riferirsi al ponte "al Bandino" esistente nel XIII secolo in località Bilancino e non a questo ponte sconosciuto.

¹⁵ Presidentessa del G.A. "Legà di Tagliaferro" di S. Piero a Sieve.

di fare una specifica ricerca archivistica. La più antica cartografia rintracciata risale al XVI secolo e non fornisce notizie su questo ponte. Il dott. Fedeli, a tal proposito ha scritto¹⁶: *“le più antiche carte di zona pervenute ci (quelle, cioè, dal fondo delle piante di Popoli e Strade dei Capitani di Parte Guelfa) risalgono alla seconda metà del Cinquecento, ma su di esse - come pure sulle successive - tale ponte non appare. Sarebbe scorretto, però, sostenere che simili mappe non siano d'aiuto: lo sono, infatti, “e silentio” ossia in negativo, attestando cioè implicitamente che il ponte di S. Giovanni (cioè di Colombaiotto, n.d.r) non solo era più antico di esse, ma, inoltre, era già scomparso quando furono redatte”.*

Egli¹⁷ ricorda, poi, un'altra significativa notizia da utilizzare sempre in negativo. E' quella che compare nel 1385 in un atto di acquisto, da parte di un membro dell'illustre famiglia Adimari, Luigi figlio di Roberto, di una casa e relativo podere denominato “Colombaia” ubicato nella mappa della Carta dei Capitani proprio nell'area del “Colombaiotto”, esattamente nel luogo ove è stato ritrovato il ponte. Pertanto, se nel 1385 c'erano già la casa ed il podere nel luogo di ritrovamento del ponte, significa che il ponte era già stato sommerso da un ingente strato di materiale alluvionale ed il corso del fiume si era spostato a sud, tanto da permettere la costruzione della casa del Colombaiotto e la coltivazione dei terreni circostanti, senza rischio di subire alluvioni.

Parallelamente alla ricerca storica sono state eseguite analisi sui campioni di travi lignei rinvenuti nell'area del ponte. Il giorno 9 giugno 1994 abbiamo assistito a due prelievi eseguiti dal dott. Agostino Salomoni del laboratorio C/14 dell'ENEA di Bologna, alla presenza del Dott. Fedeli. Da un blocco di conglomerato di ciottoli e pietre, facente parte della II pila, spuntavano alcuni travetti in legno saldamente conficcati tanto che, per estrarne un pezzo si è dovuto frantumare la muratura.

L'altro prelievo è stato fatto segnando un pezzo di una grossa trave in legno rinvenuta sul fondo dello scavo, vicino alla VI pila.



Ponte di Colombaiotto (9 giugno 1994): il prelievo di un campione di materiale ligneo conficcato in un conglomerato di ciottoli e pietre di calcare facente parte probabilmente dei resti della pila n. 2: Franco Santi estrae il campione (Bo 381) sotto gli occhi vigili del dott. Luca Fedeli e del dott. Agostino Salomoni dell'ENEA di Bologna. Si noti sullo sfondo la parete scoscesa del profondo scavo sul cui fondo sono stati rinvenuti i resti del ponte.



Ponte di Colombaiotto (9 giugno 1994): il prelievo di un campione ligneo (campione Bo 396) segato da una grossa trave giacente sul fondo dello scavo vicino alla pila n. 6. Assistono al lavoro di Franco Santi il dott. Luca Fedeli della Soprintendenza archeologica ed il dott. Agostino Salomoni dell'ENEA di Bologna.

¹⁶ Dott. Luca Fedeli: Relazione per gli atti del Convegno 1997 a S. Sepolcro, Badia Tedalda e Sestino, pag. 5.

¹⁷ Relazione citata pag. 6.

Il primo campione di legno (campione BO 381) ha fornito una datazione risalente a 907 (più o meno 60 anni) B.P., cioè fra gli anni 1027 e 1147 d.C.. L'altro campione (campione BO 396) ha invece fornito una datazione risalente a 2820 anni (più o meno 40 anni) B.P., cioè fra gli anni 866 e 786 a.C.¹⁸.

Il 19 agosto 1994 abbiamo presenziato ad un ulteriore prelievo effettuato dal Prof. Giuseppe Longo, del Dipartimento di Fisica dell'Università di Bologna, di un altro pezzo di travetto di legno conficcato nello stesso conglomerato (II pila) dal quale era stato prelevato il campione BO 381; questi ha inviato il campione (BO 394) al laboratorio di analisi "Isotrace" di Toronto (Canada) il quale ha comunicato la seguente datazione: anni 979-1028 d.C.; veniva così confermata la datazione del laboratorio dell'ENEA di Bologna sul primo campione (BO 381).

7 - I resti del ponte (zona archeologica "H") descritti e datati dal prof. Vittorio Galliazzo.

I risultati delle analisi di questi due diversi campioni lignei, le cui datazioni oscillano dal 900 a.C. al 1000 d.C., hanno aperto la strada ad ipotesi interpretative che non mancheranno di suscitare dibattiti e discussioni.

Quale funzione avevano i pali conficcati nei resti della II pila? E quale rapporto con il ponte in muratura aveva la trave lignea risalente al X, IX secolo a.C. rinvenuta vicino alla VI pila?

Per avere una risposta a questi interrogativi ci siamo rivolti, nella primavera 1999, a Vittorio Galliazzo, professore di Archeologia e Storia dell'Arte greca e romana presso l'Università degli studi di Venezia, essendo il più autorevole studioso della specifica materia ed autore di un'opera monumentale sui ponti romani¹⁹.

Egli, però, non aveva visto personalmente quei reperti, né poteva recarsi sul posto, trovandosi il sito dentro l'invaso già colmo d'acqua. Tuttavia, si è dimostrato disponibile, con estrema cortesia, ad esprimere un giudizio sulla base di rilievi e disegni che rappresentano le dimensioni esatte dei resti del ponte, di numerose fotografie e dei risultati delle analisi al carbonio C/14 eseguite su due diversi campioni di legno, utilizzati in epoche lontane fra loro.

Dopo avere esaminato la documentazione ci ha consegnato una dettagliata relazione, con la precisa descrizione della struttura di tutti i reperti e le relative valutazioni tecniche, formulando anche le sue conclusioni.

Per un'approfondita conoscenza di queste vestigia e per il piacere di tutti coloro che si interessano in modo specifico di viabilità antica, pubblichiamo il testo integrale della sua relazione.

¹⁸ I certificati di queste analisi effettuate dall'ENEA di Bologna sono allegati (documenti nn. 14 e 15).

¹⁹ Vittorio Galliazzo "I Ponti Romani". Edizioni Canova, Treviso, 1995, voll. I e II.

Si tratta di un'opera di 1265 pagine con 535 fotografie e disegni che studia ed illustra le strutture di 1560 ponti romani. Riportiamo alcuni giudizi espressi dal prof. Raymond Chevallier nella presentazione del libro: *"Il primo volume è una mirabile sintesi, saldamente costruita, molto dettagliata ed esauriente, la quale affronta tutti i problemi storici e archeologici possibili: le esperienze preromane da cui è possibile che Roma, seppur in forme originali, abbia tratto ispirazione, il ruolo dei ponti nella storia, dall'antichità ai nostri giorni, l'analisi architettonica e la tipologia, la serie di operazioni dal progetto alla realizzazione..."* (omissis). *Degna di particolare apprezzamento appare la minuziosa analisi dei diversi elementi, del loro ruolo strutturale, dalle fondazioni al piano di calpestio, non trascurando l'arredo, i dispositivi complementari e le difese, e si apprezzeranno anche le conclusioni metodologiche sulle possibilità di datazione e sul significato simbolico dei ponti come mezzo di comunicazione in seno alla civiltà romana...* (omissis). *Il catalogo del secondo volume, fondamento della sintesi, mette a disposizione del lettore una enorme quantità di documenti precisi e sarà di una grande utilità: 931 schede prendono in considerazione i ponti conservati o attestati in maniera sicura, fra i quali, ben 460 si trovano in Italia, 72 in Francia, 142 in Spagna, 30 in Germania, 29 in Gran Bretagna...* (omissis).

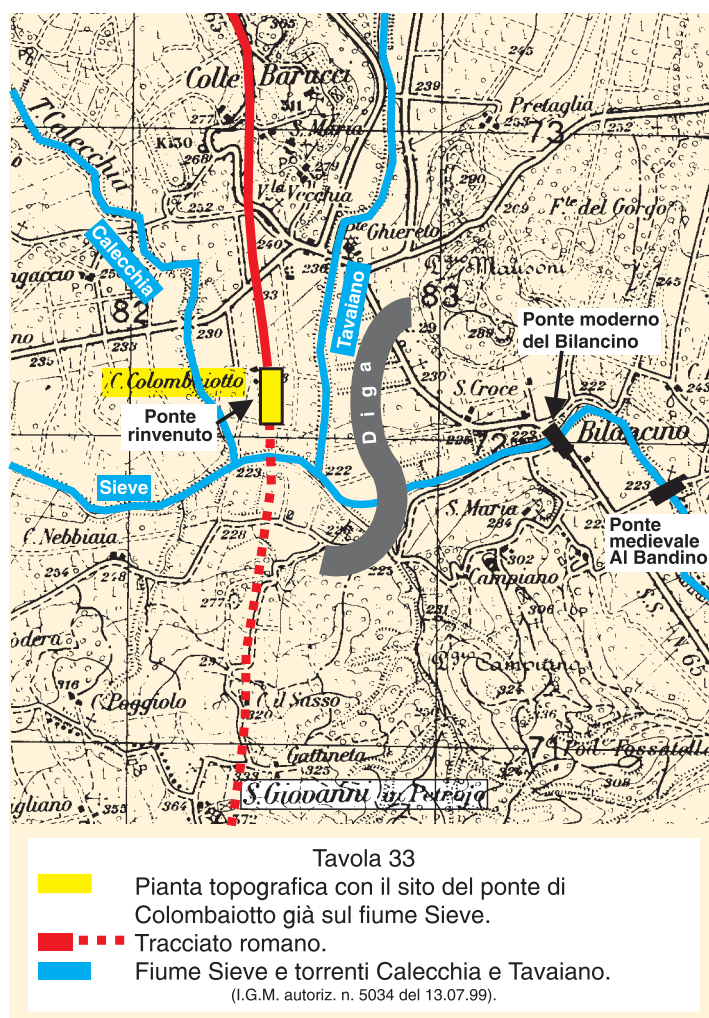
IL PONTE DETTO DEL COLOMBAIOTTO SUL FIUME SIEVE NEL MUGELLO (FIRENZE).

*Un grandioso manufatto di attraversamento
medievale su resti antichi.*

Nel 1992 in occasione di imponenti lavori di sbancamento allo scopo di ampliare e creare un opportuno splateamento per l'invaso artificiale creato dalla diga del Bilancino con le acque del fiume Sieve nel territorio comunale di Barberino di Mugello in provincia di Firenze, a circa 200 metri a monte del medesimo sbarramento e a una profondità di circa m 5-6 rispetto all'attuale piano di campagna, sono venuti a giorno i resti di un imponente ponte medievale²⁰. Poiché tale artefatto stava presso un vecchio casolare (ora demolito) detto "Colombaiotto" si prese a denominarlo, a nostro avviso giustamente, come Ponte del Colombaiotto, anche se altri hanno pensato di indicarlo come Ponte di San Giovanni in Petroio per via di un vicino plebato posto più a mezzogiorno a suo tempo definito "pontificio", cioè "addeito ai ponti"²¹(tav. 33).

Tale ponte finì per costituire una scoperta di eccezionale interesse in quanto stava ad alcune centinaia di metri più a settentrione dell'attuale corso del Sieve, cioè in un sito che nessuna documentazione ricordava come area percorsa dal suddetto fiume non solo con il suo corso principale, ma neppure con un suo braccio secondario.

Attualmente tutto l'invaso creato dalla diga del Bilancino è ricoperto d'acqua, sicché la nostra analisi riguardante il manufatto d'attraversamento in questione è operata soltanto su indicazioni verbali, scritte, grafiche e foto-



grafiche che mi sono state offerte da Cesare Agostini e Franco Santi di Bologna, i quali,

²⁰ Devo le presenti notizie, le misure e l'apparato grafico e fotografico alla cortese attenzione e alla passione per l'antico di Cesare Agostini e Franco Santi di Bologna che qui sentitamente ringrazio. Sul ponte in questione si veda soprattutto: L. Fedeli: "Il ritrovamento di un ponte a San Giovanni in Petroio sulla strada Regia romana", in Atti del Convegno '97 a San Sepolcro, Badia Tedalda e Sestino, pag. 9 e ss., in corso di stampa: ivi anche una dettagliata relazione su due saggi di scavo colà effettuati. Sui restauri del ponte del Colombaiotto si cfr.: G. Scotti: "Il ponte di San. Giovanni in Petroio; i lavori di consolidamento e restauro delle strutture superstiti, effettuati nel 1995", ibid, in corso di stampa.

²¹ Su San Giovanni in Petroio "pontificio" si cfr.: V.J. Plesner, "Una rivoluzione stradale del Dugento", in Acta Jutlandica (Aarskrift for Aarhus Universitet, X.1), Koebenhavn 1938, p.26 s.

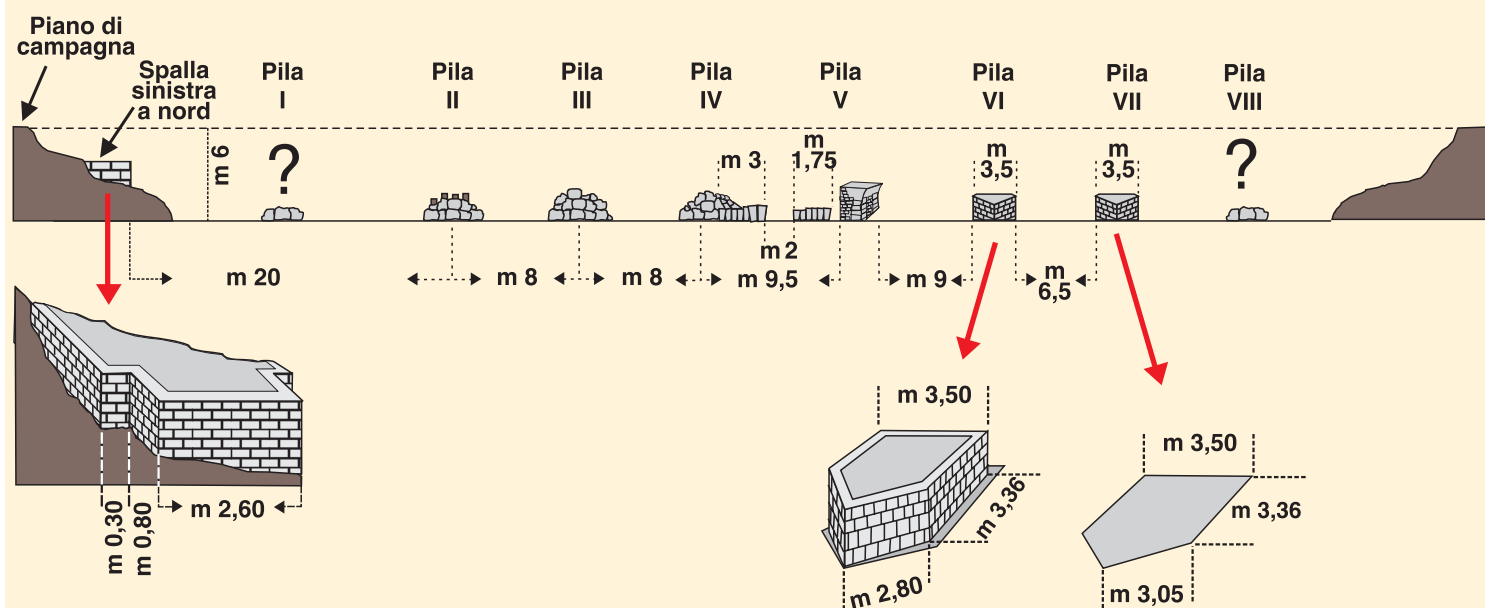


Tavola 34

Grafico ricostruttivo dei resti del ponte con pianta prospettica della probabile pila VII e prospettiva della spalla sinistra (a nord) e della pila VI.



Fig. 170 - Ponte del Colombaiotto. Visione generale del ponte dalla probabile pila VII verso la spalla sinistra superstite.

con premurosa e avvertita attenzione per le memorie antiche e in qualità di soci del Gruppo Archeologico di Bruscoli (Firenze), da più di vent'anni conducono indagini sul tracciato dell'antica strada Bologna-Firenze che conduce al ponte, nonché, più recentemente, su quanto era possibile osservare di quest'ultimo manufatto, il quale evidentemente doveva superare un ramo abbandonato del rapinoso fiume Sieve.

Tale corso d'acqua, a carattere torrentizio, mostrava un tempo in questo tratto d'alveo di scorrere da ovest verso est per poi scendere a mezzogiorno confluendo nell'Arno a Pontassieve²².

Quanto agli imponenti resti del manufatto in esame, essi presentavano al momento della scoperta un allineamento che copriva una lunghezza di circa m 90 (ma non è escluso un valore di m 90-100, dato che non è stata rinve-

nuta la sua spalla destra a mezzogiorno), mentre la sua larghezza presumibile doveva essere di circa m 3 (tav. 34). Di tale grandiosa struttura sono stati individuati (procedendo da sinistra verso destra, cioè da nord verso sud) i resti di almeno sei pile a pianta pentagonale (o meglio con corpo rettangolare e avambecco triangolare) larghe circa m 3,50 e lunghe complessivamente intorno a m 4,20 e indizi di almeno altre due per un totale di otto pile più o meno conservate (soprattutto la V, VI e VII pila da sinistra) a sostegno di 9 arcate che mostravano di avere una luce media (pari alla distanza fra due pile contigue) di circa metri 7 o 8, ad eccezione della VI arcata da sinistra la cui luce raggiungeva l'ampiezza di circa m 9 e della VII arcata con luce di circa m 6,50 (fig. 170).

Più in particolare la spalla sinistra a settentrione (figg. 171-173) mostrava una dupli-



Fig. 171 - Ponte del Colombaiotto. Spalla sinistra (a nord): visione generale a valle.

²² Sfortunatamente molti dati ed indicazioni sfuggono alla nostra indagine perché non rilevati a suo tempo da persone esperte di ponti (eventuali incassi sulle pile, misure dei conci e dei cunei, qualità dei materiali, incassi o fori di assemblaggio, struttura dei muri d'ala ed altro ancora). Quanto al profilo d'intradosso delle arcate, dai pochi indizi che abbiamo, è da credere che esso fosse "a sesto ribassato" al fine di evitare una eccessiva monta al piano di calpestio, del quale peraltro non abbiamo la minima traccia.

ce articolazione: nella porzione maggiore collegata con la strada aveva infatti una larghezza di circa m 2,90 e una profondità di circa m 2, mentre nella parte rivolta verso il fiume presentava un aggetto di cm 80 ed una larghezza di m 2,60, creando con la parte precedente e soltanto a monte una risega di cm 30. Sotto il profilo tecnico-costruttivo tuttavia tutta la spalla aveva un nucleo in opera a sacco con malta povera di calce ed inerti costituiti da brecciamme e ciottoli del fiume, mentre i paramenti murari in vista in blocchi calcarei del luogo di medie o piccole proporzioni mostravano chiaramente una duplice modalità di posa in opera: nella porzione inferiore si notava una tecnica in opera quadrata piuttosto regolare con filari alternati di conci ora di modesto ora di grosso spessore posti in opera a secco secondo una tecnica che incontriamo sia in età antica, sia in epoche succes-

Fig. 172 - Ponte del Colombaiotto. Spalla sinistra (a nord): visione generale dalla strada che giunge al lago artificiale del Bilancino sotto le cui acque stanno i resti del manufatto d'attraversamento.



Fig. 173 - Ponte del Colombaiotto. Spalla sinistra (a nord): visione a valle della spalla con inizio di arcata e tre incassi al piano d'imposta.

sive, mentre nella parte superiore le assise dei conci sono assai irregolari come d'altra parte le pietre che le compongono, sicché siamo chiaramente davanti ad una struttura medievale peraltro asseverata pure dall'abbondante impiego di malta terrosa tra concio e concio.

Due altre particolarità degne di nota osserviamo ancora sulla faccia rivolta verso il fiume di questa spalla: i due filari superiori della medesima (l'inferiore modesto, il superiore di grosse proporzioni) mostravano di essere composti di cunei che facevano parte di un'arcata ora crollata; inoltre a livello dell'imposta della medesima arcata si notavano tre incassi piuttosto profondi (uno centrale e due laterali) che sarebbero da intendere o come cavità per l'alloggiamento di travi della centina lignea utilizzata per la messa in opera dell'arcata, oppure come cavità utilizzate in seguito per alloggiare le teste delle travi maestre su cui poggiava l'impalcato ligneo di una campata lignea messa in opera dopo il crollo dell'arcata (ma non è neppure da escludere che tali cavità utilizzate per l'arcata di pietra siano state poi riutilizzate per la campata lignea di restauro).



Fig. 174 - Ponte del Colombaiotto. Resti della probabile II pila con pali infissi nel nucleo.

Indizi modestissimi della I pila (sempre da sinistra) sembravano stare a circa m 8 di distanza dalla spalla ora descritta, ma nulla si poté conoscere della loro consistenza. Più interessante si rivelò la II pila, ormai ridotta al solo nucleo in opera a sacco ottenuto con dura malta e inerti sempre di brecciamme e sassi fluviali, la quale mostrava vari pali di legno privi



Fig. 175 - Ponte del Colombaiotto. Arcata crollata tra la IV e V pila da sinistra.

di puntazze di ferro (almeno 4) infitti e consolidati nel corpo del nucleo: uno di essi, sottoposto all'analisi di datazione C.14 presso l'Ente per le Nuove Tecnologie, l'Energia e l'Ambiente (ENEA) di Bologna nel 1994, ha dichiarato un'età calibrata (con 95,4% di confidenza) fra il 1020 e il 1260 d.C. e quindi si è rivelato come un legno di piena età medievale²³ (fig. 174). Ammassi di opera a sacco con resti di conci si sono poi rivelate le pile III e IV il cui interasse distava circa m 8.

Di grande importanza è stato invece il rinvenimento di una arcata crollata proprio tra la IV e la V pila da sinistra (giusto al centro del ponte), come pure di una sua sezione (dall'imposta ad un rene) ancora in opera per 5 filari di cunei sul fianco sinistro dell'appena citata V pila (figg. 175-176). Sappiamo così che il manufatto d'attraversamento presentava senz'altro la sua probabile V arcata (la più importante perché sul presumibile asse della corrente) in materiale litico con archi di testata ben curati e formati da cunei di diverso spessore ma di altezza pressoché regolare, anche se tutti erano posti in opera con calce interposta come legante, sebbene di spessore minimo. Inoltre la porzione di arcata ancora in opera sulla V pila non sembrava mostrare né incassi per l'appoggio della centina lignea a livello del piano d'imposta, né qualsiasi altra cornice, mentre almeno un cuneo del suo arco di testata presentava un chiaro incasso per l'alloggiamento di una grappa di ferro o piombo (ora scomparsa) privo di significato strutturale in tale posizione. Quanto poi ai muri di testa superstiti dei rin fianchi dei timpani (soprattutto quelli a diretto contatto con l'estradosso degli archi di testata della arcata crollata), essi facevano da rivestimento al nucleo del ponte anch'esso realizzato in opera a sacco (come il resto del ponte): presentavano peraltro conci collegati da malta in una tessitura muraria di piccoli conci di proporzioni piuttosto irregolari.

La VI pila appariva di notevole interesse per vari motivi: era l'unica chiaramente leggibile dalle fondazioni fino a gran parte del suo alzata; inoltre essa è stata più tardi sottoposta ad uno scavo esplorativo delle sue fon-



Fig. 176 - Ponte del Colombaiotto. Resti di filari di cunei ancora in opera sul fianco sinistro della pila V a valle (essi appartengono all'arcata vista a figura 175).

dazioni rivelando la totale assenza di una palificata di sostegno che è sempre rilevabile in presenza di fondazioni indirette (figg. 177-178). Da quanto possiamo oggi leggere in questa pila superstite, sappiamo che essa (come presumibilmente anche le altre) aveva pianta pentagonale con una larghezza media di circa m 3,50, e con una lunghezza di m 3,36



Fig. 177 - Ponte del Colombaiotto. La probabile VI pila, vista da sud, sullo zoccolo di fondazione.

²³ In realtà dalla relazione spedita dall'ENEA di Bologna ai referenti Fedeli-Agostini non abbiamo indicazioni sulla qualità del legno (definito "semicarbonizzato esternamente ed umido"). Quanto all'età B.P., essa viene indicata come 907 ± 0 - 60 B.P..



Fig. 178 - Ponte del Colombaiotto. L'imponente rostro (avambecco) a monte della VI pila.

a cui dobbiamo aggiungere un rostro triangolare (avambecco) lungo circa cm 80-85 con lati di m 2,80. Il suo nucleo era in opera a sacco realizzato secondo le modalità già descritte, mentre il rivestimento appariva in conci di pietra calcarea di grandi proporzioni nella porzione inferiore e di modesto volume in quella superiore, anche se in ogni parte si notava una relativa regolarità di posa in opera (un grande concio del lato sud-ovest dell'avambecco presenta un incasso non funzionale per l'alloggiamento di una grappa). Tutto il corpo della pila poggiava poi su uno zoccolo di fondazione formato da lastre di calcare accostate e aggettanti all'infuori (rispetto alla pianta della pila) di circa cm 25 (a valle) e di circa cm 35 a monte (in corrispondenza del rostro).

Analogà struttura presentava (seppur in proporzioni minori) la presumibile VII pila: l'unica differenza era visibile nell'avambecco il cui lato obliquo misurava m 3,05 per parte (fig. 179). Poco o nulla invece sappiamo sull'VIII pila, mentre nessuno scavo è avvenuto in corrispondenza della presumibile spalla destra a mezzogiorno: non rientrava nei piani di sbancamento per la creazione dell'invaseo acqueo.



Fig. 179 - Ponte del Colombaiotto. La probabile VII pila vista a monte.

E' infine da rilevare che nelle vicinanze della pila VI da sinistra a sud è stata rinvenuta una grossa trave lunga circa m 3 e con sezione trasversale quadrangolare di circa m 0,30 per 0,25 (fig. 180). Sottoposta anch'essa nel 1994 all'analisi nel laboratorio di datazione C.14 dell'ENEA di Bologna ha rivelato un'età calibrata (con 95,4 di confidenza) che corre da 1060 a.C. all'840 a.C.²⁴.

Resta ancora in discussione la precisa età della strada che, provenendo da settentrione, superava il fiume Sieve su questo ponte raggiungendo probabilmente Firenze, città non molto lontana. Ora, gli studi e le ricerche ormai ventennali di Cesare Agostini e di Franco Santi, confortati da imponenti ritrovamenti di tratti stradali che mostrano di essere quasi sicuramente antichi (anzi databili ancora nel II secolo a.C.), nonché dalle opinioni, seppur critiche, di studiosi di grande competenza come Raymond Chevallier e Giancarlo Susini, orienterebbero la datazione di alcuni tratti di tracciato verso l'età romana e più precisamente in età medio-repubblicana, anche se non mi sentirei, in assenza di prove più consistenti, di individuare in tale percorso viario la via Flaminia minor, cioè la via militare, aperta, secondo Tito Livio (XXXIX, 2) nel 187 a.C. fra Bologna e Arezzo²⁵.

Una interpretazione dei resti di questo ponte così importante (almeno per le sue proporzioni) appare comunque difficile. Quasi sicuramente le rovine delle spalle e delle pile rinvenute recentemente sono databili in età medievale, probabilmente nel secolo XI o XII, quando Firenze e il suo territorio assunsero sempre più una rilevanza commerciale e politica²⁶: in questo periodo tutta la struttura doveva essere di pietra del luogo o recuperata in parte da monumenti vicini (come mostrano gli incassi per grappe per nulla funzionali nello stato attuale) e doveva poggiare su fondazioni ora dirette, ora indirette a seconda della qualità e consi-



Fig. 180 - Ponte del Colombaiotto. Trave di legno rinvenuta nelle vicinanze della pila VI.

stenza dell'alveo (i pali nel nucleo della presumibile II pila in parte rovesciata facevano probabilmente parte di una palificata di fondazione indiretta). E' infine credibile che nel corso del XII o del XIII secolo tale manufatto medievale di grande bellezza per i tempi crollasse almeno in parte in seguito ad una piena: forse allora le arcate rovinare furono sostituite con travate di legno, dando luogo ad un ponte di tipo "misto" (cioè con sottostrutture di muratura e soprastrutture di legno (i tre incassi visibili all'imposta della spalla sinistra servivano per l'appoggio di uno di tali impalcati?)).

In via del tutto ipotetica (anche se sostenuta da validi elementi analogici e documentali) si può supporre che prima di questa importante versione medievale, il ponte fosse di legno e di tipo "a stilate o palate di legno" (pons sublicius) a partire almeno dai tempi romani, sicché si potrebbe pensare che la porzione inferiore ben costruita della spalla sinistra del ponte medievale non sia altro che la spalla antica con funzioni al tempo stesso di contenimento stradale e di sostegno della prima campata lignea da sinistra. Non è infine

²⁴ Dalla relazione spedita dall'ENEA di Bologna sempre ai referenti Fedeli-Agostini non abbiamo indicazioni sulla qualità del legno (definito semplicemente "legno"). Quanto all'età B.P., essa viene indicata come 2820 ± 40 B.P.

²⁵ Sulla viabilità in età antica al servizio del ponte in esame, si cfr. soprattutto: G.A. Mansuelli: "La rete stradale e i cippi millari della Regione Ottava", in Atti e Memorie di Storia Patria per l'Emilia e la Romagna, vol. VII, 1941-1942, pp. 33 ss.: ivi tavola con tracciato; D. Sterpos: "La viabilità romana e la prima storia del Mugello", Centro documentazione storico-territoriale del Mugello, Assessorato alla cultura della Provincia di Firenze e del Comune di Borgo S. Lorenzo 1982, soprattutto p. 4; C. Agostini, V. di Cesare, F. Santi: "La strada Flaminia Militare", Bologna 1989; R. Chevallier, in Archeologia, Déc. 1989, p.74; Fedeli: art. cit., passim.

²⁶ Sui ponti medievali di legno, misti e di muratura (anche fiorentini), sulle loro caratteristiche e sulla relativa bibliografia, si cfr.: V. Galliazzo, s.v. "Ponte" in "Enciclopedia dell'Arte Medievale", (Enciclopedia Italiana Treccani), vol. IX, Roma 1998, pp. 626-634.

escluso che qui stesse pure un precedente ponte di legno preromano databile addirittura intorno al X o al IX secolo a. C. (un progenitore del Ponte Sublicio di Roma): la grossa trave di questo periodo rinvenuta nei pressi della pila VI ne sarebbe una conferma²⁷.

8 - Le nostre conclusioni.

Secondo il parere del prof. Galliazzo, i resti delle strutture riportate alla luce devono farsi risalire all'epoca medievale (secoli XI-XII).

Egli, però, ha colto alla base in muratura della spalla nord indizi evidenti di una tecnica in opera quadrata, di probabile ascendenza romana, tanto da riconoscere che... “si può supporre che prima di questa importan-

te versione medievale, il ponte fosse di legno e di tipo “a stilate” o “palate di legno” (pons sublicius) a partire almeno dai tempi romani...”. Poi, formula un'ipotesi di una probabile frequentazione dell'attraversamento del Sieve in questo luogo anche in epoca più antica: “Non è infine escluso che qui stesse pure un precedente ponte di legno preromano databile addirittura attorno al X-IX secolo a.C. (un progenitore del Ponte Sublicio di Roma); la grossa trave di questo periodo rinvenuta nei pressi della pila VI ne sarebbe una conferma”.

Viene così confermata la persistenza di un importante percorso etrusco, romano e medievale sull'asse Fiesole-Futa-Bologna che ha attraversato il Sieve sempre nello stesso luogo ove ora sono emersi i ruderi del ponte di Colombaiotto.



Località Colombaiotto (agosto 1995): ai margini dello scavo, ove sono venuti alla luce i resti del ponte, Franco Santi (seduto) discute con alcuni amici e conoscenti sulla probabile epoca della sua prima costruzione. In piedi da sinistra: Emanuele Stefanini, Paolo Gucci, Marco Bellini, Carlo Bandini e Andrea Vignoli.

²⁷ Sulla tipologia e sulle caratteristiche tecnico-costruttive dei ponti di legno, misti e di muratura nel mondo romano, nonché sulla relativa bibliografia, si cfr.: V. Galliazzo: “I Ponti Romani”, vol. II, “Catalogo Generale”, Treviso 1994; vol. I. “Esperienze preromane - Storia - Analisi architettonica e tipologica-Ornamenti-Rapporti con l'urbanistica-Significato”, Treviso 1995, soprattutto pp. 316-326 (di legno), 326-327 (misti), 328-516 (di muratura).

Queste prove archeologiche confermano poi le intuizioni di Daniele Sterpos e Johan Plesner²⁸ e il pensiero del dott. Fedeli della Soprintendenza che, pur ritenendo di epoca medievale le strutture ritrovate, considera probabile la frequentazione romana di questo attraversamento: *“Serie di motivi, del resto, inducono a ricordare che quest’ultima (l’area di scavo n.d.r.) dovè essere sede di fitta frequentazione fin da epoca romana, forse nel sito stesso dei ruderi rinvenuti”*²⁹.

Siamo convinti pertanto che, al momento della costruzione della strada transappenninica, le legioni di Flaminio, seguendo, migliorando, rettificando il tracciato etrusco già esistente e pavimentandolo ove necessario, si siano limitate ad utilizzare, eventualmente rinforzandolo, un ponte in legno già posato sul fiume Sieve, come spesso è accaduto nel primo momento della costruzione di strade militari vicino ai territori nemici.

²⁸ Johan Plesner: op.cit. pag. 33: *“ma già ai tempi longobardi, o forse ancor prima, si trovavano inoltre almeno due o tre vie dirette che passano il fiume Sieve nel centro del Mugello, in luoghi dove le colline settentrionali e le meridionali s’incontrano presso il fiume. Un ponte si trovava a S. Piero a Sieve, al capo occidentale della più vasta pianura della vallata; un altro ponte era situato più all’ovest, presso Bilancino, al capo orientale della minore delle pianure del Sieve che rimasero naturalmente più a lungo impraticabili; il terzo è quello di Borgo S. Lorenzo di Mugello”*. E’ opportuno sottolineare che qui il Plesner si riferisce all’epoca longobarda (sec. VI-VII) ed anche prima (cioè epoca romana) ed intuisce, come lo Sterpos, che doveva esserci stato un ponte che attraversava la Sieve anche ad ovest del Bilancino; precisando *“al capo orientale della minore delle pianure del Sieve”*, il Plesner intende riferirsi proprio alla strettoia della valle del Sieve, ove poi ora è stato rinvenuto il ponte di Colombaiotto.

²⁹ Relazione citata pag. 4.

Bacino del Bilancino (gennaio 1999): *il sole del precoce tramonto invernale lambisce con i suoi raggi l’acqua del bacino che ha già ricoperto i resti del ponte di Colombaiotto. Quel fortunato destino, che ha temporaneamente riportato alla luce le sue vestigia, ha voluto che venisse ricoperto per sempre, quasi per rispettare il suo secolare riposo.*



Questa affermazione non poggia su rigorose prove epigrafiche, ma ha il supporto di numerosi indizi archeologici convergenti, dell'autorevole parere del prof. Galliazzo e del così detto "buon senso" che ci ha sempre consigliato di valutare un rinvenimento nel contesto generale in cui trova logica collocazione.

Per venti anni abbiamo cercato e ritrovato nella sua materialità la strada romana, guidati dal tracciato che la stessa natura dei luoghi indicava come il percorso più comodo e diretto per attraversare l'Appennino; giunti sulla riva sinistra del fiume Sieve ci siamo fermati perché mancava un ponte ed ogni ricordo della sua esistenza.

Poi, casuali circostanze hanno portato alla luce le sue tracce esattamente nel luogo ove ci aspettavamo che fosse stato costruito.

Per questo motivo nutriamo un profondo senso di riconoscenza nei confronti del fortu-

nato "destino" che ha fatto riemergere queste vestigia nel momento in cui era importante conoscerne l'esistenza. Purtroppo questi resti sono rimasti al sole soltanto pochi anni, tempo comunque sufficiente per documentare la loro preziosa presenza.

Poi lo stesso destino ha voluto che queste testimonianze della civiltà antica venissero sacrificate sull'altare della civiltà moderna, facendole scomparire nuovamente, forse per molti altri secoli, sotto 30 m d'acqua dell'invaso del Bilancino.

Quando ora ci soffermiamo sulle rive del grande bacino, non possiamo sottrarci ad una profonda tristezza al pensiero che quelle vestigia sommerse non si potranno mai più rivedere. Le loro immagini rimarranno comunque testimoniate per sempre da questo libro, per l'ammirazione e l'interesse di coloro che non hanno avuto, come noi, l'emozione di vederle.

PARTE OTTAVA

L'INDIVIDUAZIONE DEL RESTANTE TRACCIATO ROMANO DA BOLOGNA A FIESOLE E LE PROBABILI VARIANTI IN EPOCA IMPERIALE

CAPITOLO XIX

IL TRACCIATO DAL PONTE DI COLOMBAIOTTO A FIESOLE

- 1 - Difficoltà nella percezione di indizi e cautele nell'interpretazione dei toponimi.
- 2 - Soltanto la morfologia del territorio ci ha indicato il più probabile tracciato della strada dal ponte di Colombaiotto a Fiesole.

1 - Difficoltà nella percezione di indizi e cautele nell'interpretazione dei toponimi

Già prima del rinvenimento del ponte avevamo esplorato le colline a sud del Sieve cercando di intuire la prosecuzione del tracciato romano verso Fiesole. Le fonti storiche antiche menzionavano concordemente l'esistenza di estese paludi nella valle del fiume ad est del Bilancino. Era intuitivo, quindi, che il percorso romano le avesse evitate salendo verso le colline di S. Giovanni in Petroio e del Trebbio.

Dopo il fortunato rinvenimento del ponte, proprio nella posizione ove ci aspettavamo che fosse stato costruito, si sono dissolte le ultime riserve sulla prosecuzione rettilinea della strada. Ci siamo dedicati con convinzione alla ricerca del tracciato verso Fiesole, osservando l'orografia senza lasciarci influenzare dalle strade e dalle costruzioni oggi esistenti.

Lo sforzo maggiore per chi vive in mezzo ad estesi insediamenti abitativi ed industriali è quello di riuscire ad immaginare come poteva apparire duemila anni fa il territorio. Si deve ignorare praticamente tutto quanto costruito dall'uomo, perché allora non c'era.

In zone intensamente abitate, come la valle del Sieve e del torrente Carza, ed ancora di più verso Fiesole e Firenze, con un reticolo di strade che collegano grossi paesi e piccoli borghi costruiti ovunque, è molto difficile cancellare dagli occhi queste presenze che inconsciamente condizionano il pensiero. In particolare la presenza della viabilità attuale svia l'attenzione di chi cerca d'intuire il tracciato di una strada scomparsa.

Anche per noi è stato problematico guarda-

re quelle valli, quelle colline, quei crinali prescindendo dall'intreccio di strade asfaltate e bianche che si snodano in tutte le direzioni. E' stata indubbiamente più agevole la ricerca nei boschi incontaminati del valico appenninico, percorsi per secoli soltanto da frettolosi viandanti che nulla avevano modificato della natura; essa là ci ha permesso di leggere il lontano passato avendo lasciato intatti piccoli segnali di quella antichissima presenza nascosta.

Ben diverso si è presentato a noi il territorio a sud del Sieve. Abbiamo subito abbandonato ogni speranza di ritrovare prove tangibili della strada; al massimo avremmo potuto valutare l'appartenenza a questo tracciato di resti occasionalmente rinvenuti nel passato ed eventualmente segnalati da guide archeologiche o da testimonianze locali.

Ma nulla è venuto a nostra conoscenza. Del resto ciò è giustificato, essendo probabile che l'impianto stradale romano, in questo territorio, non abbia avuto l'inderogabile necessità di una lastricatura vera e propria, come alle alte quote del valico appenninico. La strada, molto probabilmente *glarea*, una volta abbandonata la sua utilizzazione a lungo percorso e senza più manutenzione, ha perso in breve tempo le caratteristiche della grande viabilità, degradandosi a strada di collegamento locale e subendo le deviazioni imposte dalle esigenze dei nuovi insediamenti abitativi.

Abbiamo tenuto in considerazione anche i toponimi, ma con la dovuta cautela. Se in uno stesso luogo si sono succeduti nel corso della storia insediamenti ed avvenimenti di diversa importanza, può essersi tramandato il nome del fatto più recente. Come avvengono le



S. Giovanni in Petroio: *una recentissima immagine della chiesa.*

sovrapposizioni degli insediamenti, anche i toponimi possono sovrapporsi, cosicché l'uno esclude l'altro.

Per non cadere pertanto in errori interpretativi occorre individuare l'epoca esatta a cui si riferiscono, altrimenti si rischia di avvalersi di indizi temporalmente lontani fra loro che sviano la corretta ricostruzione storica.

Il concetto di "temporalmente lontano" merita un chiarimento.

Come quando si scruta l'orizzonte le immagini lontane si sovrappongono e appaiono vicine fra loro, così, studiando gli avvenimenti della storia antica, siamo indotti a ridurre gli spazi temporali, senza percepire le modificazioni verificatesi in quelle epoche con il decorso di 50 o 100 anni. Quando pensiamo, per esempio, ad un avvenimento verificatosi nel 200 a.C. o nel 100 a.C., non cogliamo nella loro effettiva valenza le differenze temporali storiche, politiche ed ambientali verificatesi in quei 100 anni perché abbiamo l'impressione che, più o meno, poco sia cambiato.

Diversa invece è la percezione del decorso del tempo più prossimo. Pensando infatti ad un avvenimento risalente al 1900, sono passati sempre 100 anni, ma istintivamente cogliamo la molteplicità degli avvenimenti che hanno contraddistinto quest'ultimo secolo e l'enorme evoluzione e le differenze maturate in tutti i settori dell'attività umana. Questo appiattimento temporale degli avvenimenti antichi, del tutto istintivo, rischia però di dare

una falsa rappresentazione di quelle lontane realtà, soprattutto per quanto riguarda le modificazioni intervenute sul territorio.

Non si deve, quindi, considerare uguale la situazione degli insediamenti e della viabilità compresi, per esempio, nei cento anni dal 150 a.C. al 50 a.C., quando invece le modificazioni sono state enormi e devono essere considerate nella loro cronologia. Ecco perché un toponimo deve essere indagato per cercare non soltanto il motivo locale che ha tramandato quel nome, ma anche per essere correttamente inquadrato nel momento storico della sua origine, onde trarre spunti certi per l'esatta ricostruzione cronologica del territorio.

Un esempio, che anticipa un argomento che affrontiamo nel paragrafo 5° del capitolo XXI, chiarisce questo concetto. I toponimi "Terzolle", "Quinto", "Sesto Fiorentino", "Settimello" etc., di attuali località vicine a Firenze, che si snodano in direzione di Barberino del Mugello, sono stati ritenuti da tutti gli studiosi di origine "miliaria" e, quindi, considerati rivelatori di un coincidente tracciato romano verso l'Appennino. Nulla da eccepire su questa interpretazione.

Non siamo più d'accordo quando identifichiamo questo tracciato con la prima transappenninica costruita da C. Flaminio, dimostrando di non avere preliminarmente accertato il momento e le motivazioni storiche della nascita di quei toponimi, riferibili, invece, ad una strada costruita, dato il suo tracciato, in

epoca successiva alla fondazione romana di Firenze, cioè più di cento venti anni dopo. Evidentemente questi toponimi sono giunti fino a noi perché il secondo tracciato si è perpetuato più a lungo sostituendo il primo, ormai abbandonato e caduto nell'oblio.

2 - Soltanto la morfologia del territorio ci ha indicato il più probabile tracciato della strada dal ponte di Colombaiotto a Fiesole

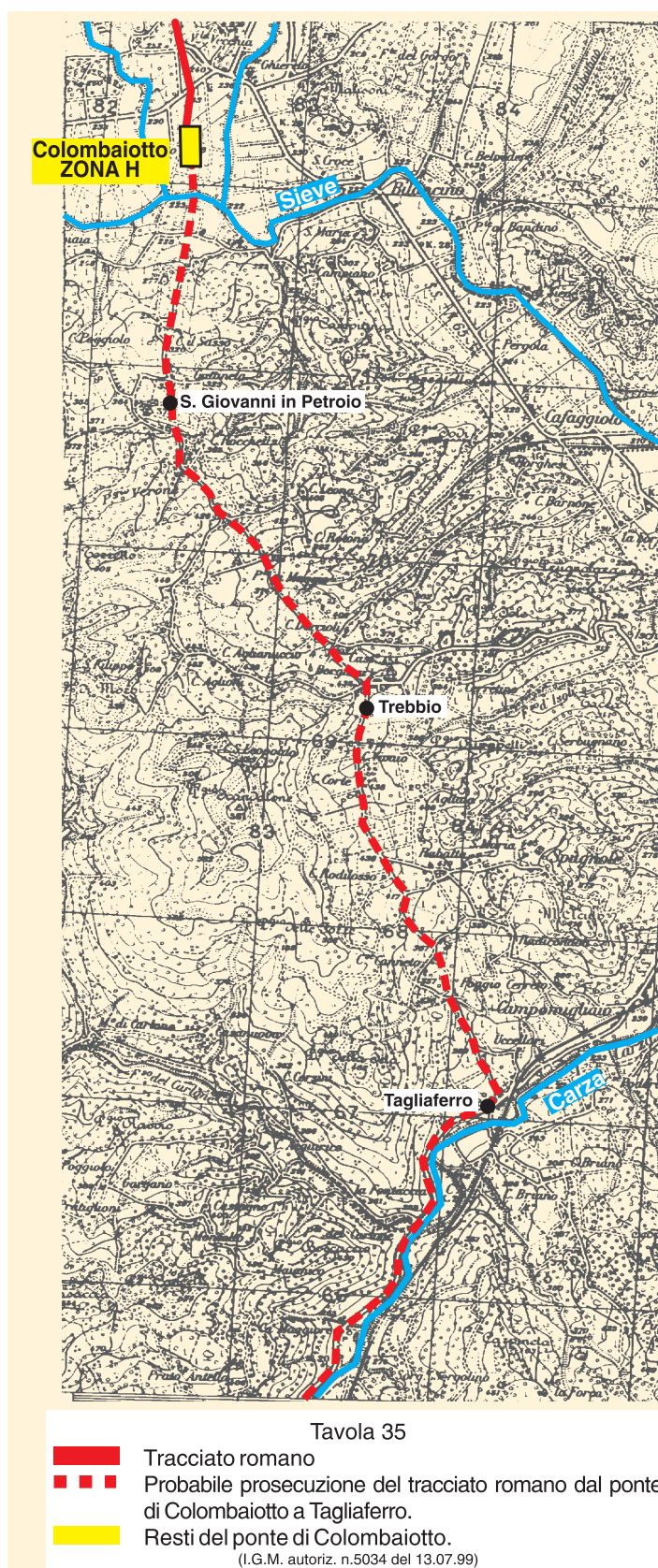
La mancanza di toponimi itinerari sicuramente coevi alla prima metà del II sec. a.C. e di rinvenimenti archeologici certi nel territorio compreso fra il ponte di Colombaiotto e Fiesole, ci ha costretto ad affidarci unicamente alla minuziosa esplorazione del territorio, cercando di intuire quale poteva essere stato il tracciato della “nostra strada”, in relazione alla morfologia del paesaggio. Abbiamo immaginato quelle colline e quelle valli boschive, selvagge e prive di insediamenti¹ abitativi di qualche rilievo, con un intreccio di sentieri marcati unicamente dai piedi di quelle genti primitive. Riteniamo che soltanto con l'avvento degli Etruschi la viabilità abbia assunto una valenza transappenninica vera e propria.

Abbiamo pensato di dover raggiungere a piedi Fiesole come fecero i nostri antichi progenitori per migliaia di anni.

Compatibilmente all'esistenza di ostacoli naturali, era logico seguire il tracciato più rettilineo.

Ci siamo convinti che Flaminio, attraversata la Sieve in corrispondenza del ponte di Colombaiotto (quota 233 s.l.m.), abbia proseguito dritto salendo a S. Giovanni in Petroio (quota 372 s.l.m.) fino al Trebbio (quota 435 s.l.m.) e ridiscendendo a Tagliaferro (quota 250 s.l.m.) nella valle del torrente Carza. Praticamente la strada in sei chilometri saliva e discendeva di circa 200 metri, con pendenza media del 6,45%.

Il percorso da Tagliaferro puntava direttamente verso Fiesole costeggiando probabilmente la sponda sinistra del torrente Carza orientato nord-sud. Proseguiva nel fondo valle in lievissima salita per circa 7 Km, fino oltre



¹ Indubbiamente qualche villaggio etrusco-ligure punteggiava quelle colline, soprattutto lungo il percorso della pista transappenninica pre-romana, ma certamente non così importante da condizionare la scelta del tracciato da parte di C. Flaminio.



S. Giovanni in Petroio (aprile 1997): questa carrareccia, discendente rettilinea da S. Giovanni in Petroio in direzione del ponte di Colombaiotto, ricalca probabilmente il tracciato romano; sulla destra si intravede la diga del Bilancino.

Fontebuona (quota 337 s.l.m.), quasi coincidendo con l'attuale strada statale n. 65; passava poi dritto sulle pendici occidentali di Poggio Torricella e raggiungeva l'Uccellatoio a quota 489 s.l.m., donde iniziava a scendere verso Fontesecca². Da questa località riprendeva il percorso di cresta come l'attuale strada statale toccando le frazioni di Trespiano e la Lastra.

Alcune centinaia di metri più a sud (in corrispondenza dell'attuale località "Il Cionfo") probabilmente iniziava un diverticolo verso est che, rettilineo (com'è l'attuale strada asfaltata) si dirigeva in forte discesa fino al torrente Mugnone, oltre il quale risaliva decisamente a Fiesole.

Siamo convinti infatti che, pur non dimenticando la grande importanza di Fiesole in quel momento storico di consolidamento del dominio di Roma sulla Cispadania, dalla località "Il Cionfo" la strada non abbia deviato verso il centro urbano di Fiesole, ma abbia proseguito dritta verso l'Arno, per raccordarsi con la già esistente viabilità pre-romana, diret-



Tavola 36
Probabile tracciato romano da Vaglia a
Montorsoli.

(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99).

² Non crediamo che la strada romana seguisse in questo punto il tracciato della S.S. n. 65, toccando Pratolino, in quanto il suo percorso sarebbe passato sul versante orientale del Poggio Torricella, quando invece i Romani preferivano sempre il versante occidentale dei rilievi.

ta sia ad Arezzo³ che nel centro dell'Etruria, verso Volterra.

I Romani, infatti, nel tracciare una strada di lungo percorso, hanno sempre privilegiato la brevità trascurando l'attraversamento di centri abitati già esistenti, anche se importanti. In questo caso la deviazione su Fiesole avrebbe comportato, nella logica complessiva del collegamento, maggiori svantaggi che vantaggi. Infatti si sarebbe dovuta affrontare una forte discesa (120 m di dislivello) dal Cionfo al torrente Mugnone, poi una rilevante salita (215 m di dislivello) fino a Fiesole nel tratto di soli 2 km. Era ragionevole, quindi, anche in questo caso favorire la brevità e la comodità della strada di lungo collegamento, allacciando Fiesole ad essa con un diverticolo, peraltro molto breve. Inoltre la sua prosecuzione rettilinea andava a raccordarsi con la sponda destra dell'Arno ove, anche se non esisteva ancora "Florentia", era già insediata un'importante base commerciale, che aveva visto crescere la sua fortuna per la presenza di un porto fluviale, probabilmente, e di un ponte che permetteva il collegamento della viabilità transappenninica con il territorio volterrano.

Ci sono fondati motivi per ritenere, quindi, che, sulla base della logica indicata dalla morfologia del territorio, la strada di Flaminio, dopo il Cionfo, abbia proseguito sul tracciato della "via Bolognese" dirigendosi all'Arno attraverso un percorso che toccava l'attuale piazza della Libertà, via S. Gallo e piazza S. Giovanni. Perciò condividiamo senza riserve l'opinione di Daniele Sterpos⁴, espressa negli anni 1960, quando ancora non erano emerse le numerose conferme archeologiche descritte in questo libro: *"molti ritengono anche che una strada romana s'inoltrasse da Bologna nella valle del Savena verso il passo della Futa, entrasse nel Mugello, ne sortisse nei paraggi di Pratolino e scendesse infine a Firenze lungo la cresta fra Terzolle e Mugnone: essa pure potrebbe ricalcare un tracciato seguito dagli Etruschi nella loro espansione a nord dell'Appennino. Nei due tratti estremi l'antichità del percorso sembra provata (omissis)... verso Firenze i rinvenimenti di*

stele funerarie tratteggiano una via da Pratolino fino alla porta di S. Gallo anzi fino a piazza S. Giovanni, dove si è riconosciuta una porta romana".

Questa ipotesi del primo tracciato romano in territorio fiorentino è stata poi confermata dallo Sterpos nell'anno 1981 dopo avere approfondito lo studio sull'argomento⁵: *"Io sono portato a credere che, una volta entrato in Mugello, Flaminio abbia guardato a Fiesole. Egli può avere passato la Sieve nei pressi di*

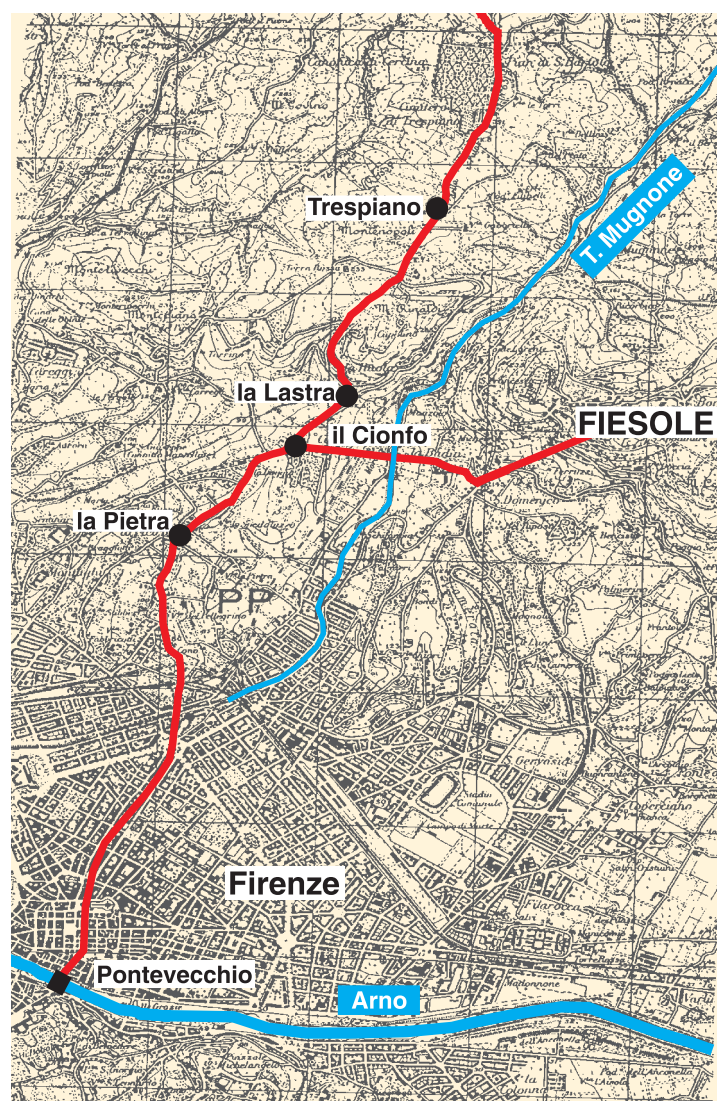


Tavola 37
Probabile tracciato romano da Trespiano al
fiume Arno con diverticolo fino a Fiesole.
(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99).

³ Dalla sponda dell'Arno, C. Flaminio ha continuato poi la costruzione della strada fino ad Arezzo seguendo verosimilmente la già esistente viabilità sullo stesso tracciato, che poi prese il nome di via Cassia.

⁴ Daniele Sterpos: "Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze", pubblicato a cura della Soc. Autostrade S.p.A. dall'Istituto geografico De Agostini, Novara 1961, pag. 11.

⁵ Daniele Sterpos: "La viabilità romana e la prima storia del Mugello" op. cit., pag. 4.



Panoramica da Fiesole verso ovest: i numerosi edifici, che si vedono su tutto il crinale di fronte, al di là del torrente Mugnone, seguono rettilinei l'attuale strada statale n. 65 (della Futa) nel tratto compreso fra Trespiano e La Lastra; molto probabilmente la prima strada romana ha ricalcato lo stesso tracciato per dirigersi verso il valico appenninico.

Bilancino; (omissis) quindi essere salito verso S. Giovanni in Petroio e Spugnole, poi sceso verso Tagliaferro. Di lì potrebbe avere risalito la Carza fino a Pratolino e poi avere proseguito su Firenze, come fa la strada attuale passando non dentro Fiesole, ma sotto confluendo nella strada etrusca (e questo è il punto importante) che certamente andava da Fiesole ad Arezzo e che in parte coincideva con l'attuale strada dei Sette Ponti".

Le nostre ricerche nel versante toscano si sono fermate qui, sulla sponda destra dell'Arno, ove circa alla metà del I sec. a.C. è stata fondata "Florentia". Lasciamo ad altri volenterosi l'identificazione dell'esatto tracciato per Arezzo, augurandoci che i risultati del nostro lavoro contribuiscano a dare certezza almeno sul tratto appenninico.

Suggeriamo comunque di tenere in seria considerazione il tracciato indicato da Antonio Bacci⁶, il quale ha studiato con particolare attenzione le tracce del tratto di strada da Arezzo a Firenze attribuibile all'opera del console C. Flaminio. Ci limitiamo a riportare qui la sua opinione sull'argomento⁷: "La nuova via che andava da Bologna ad Arezzo doveva essere ben importante se Livio ne ricorda la costruzione (non si hanno notizie di tante altre strade consolari, come ad es. la Cassia o la Clodia). Non poteva quindi trattarsi di un sentiero o di una mulattiera: è un console che con le sue legioni costruisce una strada, e fu un fatto evidentemente memorando (omissis).

Una strada dunque, anche quella tra Bologna ed Arezzo, di notevole importanza e che almeno al tempo di Livio, e quindi già

⁶ Antonio Bacci. "Strade romane e medievali nel territorio aretino"; Grafiche Calosci, Cortona, 1985.

⁷ Antonio Bacci: "Il territorio aretino"; in Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo"; Costa Editore, Bologna, 1992.

agli inizi dell'Impero, doveva ancora costituire il percorso normale tra le due città (omissis).

Orbene, le grandi strade per andare a Bologna da Arezzo sono state nel corso dei secoli due:

- 1) La via del Casentino, per Subbiano, Bagno di Romagna e Forlì, con immissione nella via Emilia; strada descritta dettagliatamente nel secolo XII dagli Annales Staden-
ses, ma indicata già dalle carte della Canonica Aretina nell'XI secolo.*
- 2) La via del Valdarno, per Quarata, Ponte Buriano, Monsoglio, Pian di Laterina, Ponte Romito, Montalto, Levane, Ponte di Levane, Montevarchi, S. Giovanni, Figline, Incisa, valico di S. Donato, L'Apparita,*

Bigallo, Bagno a Ripoli, Ponte Vecchio, Firenze.

Tra le due mi pare si debba escludere come costruita da Flaminio la via del Casentino, che congiunge Arezzo con Forlì e sembra dunque presupporre l'esistenza della via Emilia, che sappiamo invece essere stata costruita contemporaneamente a quella che cerchiamo. D'altra parte Forlì è troppo lontana da Bologna e l'indicazione liviana ("a Bononia") verrebbe troppo e arbitrariamente forzata.

Rimane quella del Valdarno, ed era in effetti una via grandiosa: grandi ponti (quello a Buriano, ricostruito nel 1277 è a 7 arcate), toponimi miliari (Trigesimo presso Levane, Vigesimo presso Figline, Quarto a Bagno a Ripoli), percorso agevole".

CAPITOLO XX

IL TRACCIATO DA MONTE VENERE A BOLOGNA

- 1 - Da monte Venere a monte Adone.
- 2 - L'aggiramento di monte Adone.
- 3 - La posizione strategica di Brento.
- 4 - Da monte Adone a Bologna.
- 5 - L'importante pista transappenninica preromana ha condizionato la scelta del luogo della fondazione di *Bononia* ed ha indicato a C. Flaminio la strada da seguire.

1 - Da monte Venere a monte Adone

Come nel versante fiorentino dal ponte del Colombaiotto a Fiesole, così nel versante bolognese da m. Venere a Bologna, non abbiamo potuto avvalerci di alcuna prova archeologica basata sul rinvenimento di tratti di strada romana. Non abbiamo neppur tentato degli scavi perché eravamo convinti che i Romani, per la geologia di questa parte del crinale, non avessero lastricato la strada, ma si fossero limitati a spianare il fondo, già solido e drenante e, quindi, per noi impossibile da datare¹. Soltanto fra Pieve del Pino e Paderno, per la presenza di argille scagliose, sarebbe stata indispensabile una pavimentazione; ma anche se allora costruita, oggi certamente non avremmo potuto trovarne traccia, per la costante erosione delle acque ed i dilavamenti che determinano la formazione dei tipici "calanchi".

Abbiamo anche considerato che i numerosi insediamenti abitativi in prossimità di Bologna e l'intensa frequentazione medievale di questo tracciato, avevano certamente cancellato eventuali tratti superstiti della strada lastricata.

Dopo aver constatato che né la cartografia archeologica né guide locali indicavano rinvenimenti significativi, abbiamo intensificato le indagini di superficie, tenendo conto della chiara ed evidente orografia. Infatti il crinale, che segue la sinistra del torrente Savena fin dalle sue sorgenti, scende progressivamente fino alla pianura, proprio ove è stata fondata *Bononia*. Poiché sulla sommità di questo crinale, dal m. Poggiaccio a m. Venere, esistono tratti della strada romana, è quasi certo che il suo tracciato abbia proseguito verso nord, sullo stesso spartiacque² che, per direzione e andamento altimetrico, appariva l'itinerario più comodo per raggiungere Bologna; inoltre, rimanendo sempre in quota, si potevano controllare le valli sottostanti, a destra il Savena ed a sinistra il Setta.

Abbiamo così iniziato le esplorazioni da m. Venere verso nord, avvalendoci dell'esperienza delle precedenti ricerche che ci imponeva di seguire sempre la sommità del crinale, ma soltanto quando il suo andamento altimetrico non presentava improvvisi rilievi che avrebbero costretto a salire e scendere inutilmente.

¹ Il rinvenimento dei resti della strada *glarea* in località Predosa, descritti nel capitolo XV, si deve attribuire alla rara concomitanza di favorevoli circostanze ambientali che hanno permesso la loro conservazione nel tempo e la fortunata individuazione.

² Ciò rientra nella logica elementare della viabilità non soltanto antica; anche Nereo Alfieri (op.cit., pag. 56) nelle considerazioni preliminari al suo studio sulla Flaminia Minore, dice testualmente: "In pratica se si riuscisse ad individuare il valico, oppure un tratto montano della via Flaminia "minore", sarebbe lecito pensare che la sua continuazione preferenziale seguisse il solco od il contrafforte iniziali".



Monte Venere (965 m s.l.m.): il versante occidentale di m. Venere. E' probabile che la strada romana passasse al di sotto della cima (al limite inferiore dell'attuale bosco di conifere) mantenendo una quota allineata all'andamento del crinale, per evitare di salire sulla vetta e ridiscendere inutilmente.

Rispettando questi principi abbiamo cercato il percorso romano. Indagando le alte pendici occidentali di m. Venere, versante preferito perché più assolato, abbiamo trovato solo una carrareccia con orientamento nord-sud, che passa sotto la vetta e si ricollega al crinale discendente verso Monzuno; per la sua posizione, la direzione e rettilinearità si può presumere che abbia ricalcato l'antico tracciato³.

L'attuale strada carrozzabile percorre invece il versante orientale di m. Venere poi si riporta sul crinale discendente verso nord. Questo punto del tracciato, privo di alberatura, consente di vedere il crinale che punta dritto su m. Adone.

Poco sotto la cima di m. Venere (a quota 850 s.l.m.) la strada scende fino a Monzuno (m 621 s.l.m.) con una pendenza del 9% circa; in questo tratto di 3 km si incontra il maggiore dislivello di tutto il tracciato transappenninico. Ciò dimostra l'estrema comodità complessiva del percorso se si pensa che, nei trat-

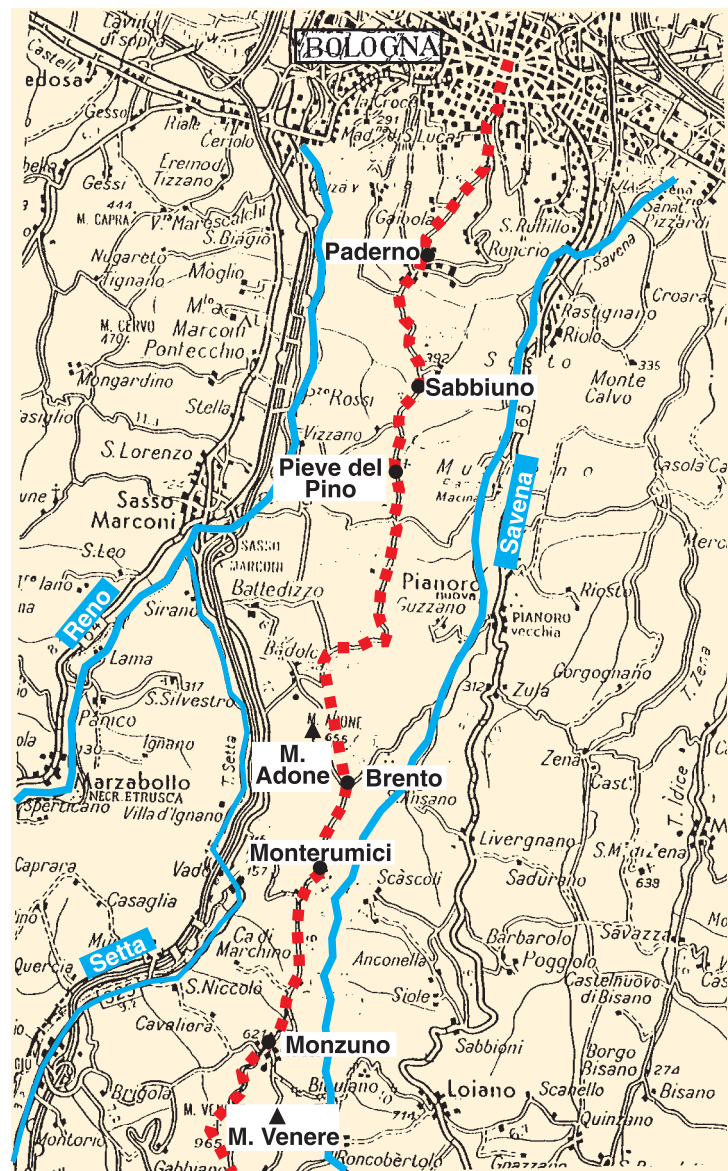


Tavola 38

- ■ ■ Il probabile tracciato romano da monte Venere a Bologna.
- Fiume Reno e torrenti Setta e Savena.

ti montani, il 15% costituiva per i Romani una pendenza accettabile⁴.

Da Monzuno il crinale riprende a scendere con modesta pendenza; è evidente che il tracciato romano lo seguiva fino a Monteru-

³ Contrariamente a quanto avvenuto in altri tratti, siamo convinti che anche molti secoli dopo la sua costruzione, in questo punto il tracciato romano non abbia subito deviazioni, per l'evidente stabilità del terreno. Inoltre questa ipotesi troverebbe conferma in un documento del IX secolo che ricorda il passaggio della strada Clodia attraverso il territorio di Gabbiano, piccolo borgo sulle pendici occidentali di M. Venere, circa 1 Km sotto la sua vetta. Nel capitolo XXI, paragr. 4°, diamo maggiori dettagli su questa fonte storica.

⁴ Lionel Casson: op. cit., pag. 138: "la pendenza della strada in salita veniva graduata con molta cura, ma resta sempre molto ripida, rispetto a quella che usiamo noi aggirandoci su un valore del 15 per cento. Ad esempio, sul passo del Maloja, tra l'Italia e la Svizzera, la strada moderna ha ventidue curve su un tratto in cui quella romana ne aveva soltanto tre".



Monte Venere (965 m s.l.m.): *l'attuale carrareccia esistente sulle prime pendici occidentali di m. Venere probabilmente ricalca rettilinea il tracciato romano.*

mici ove, probabilmente, evitava la vetta passando sul suo versante occidentale, per mantenere una quota che gli permettesse di raccordarsi poi, senza rilevanti dislivelli, al profilo di cresta⁵.

A nord di Monterumici le due valli del Savena e del Setta si avvicinano sensibilmente, cosicché la dorsale si restringe tanto da non lasciare alternative all'unico tracciato possibile sulla sua sommità. Questa situazione orografica, oggi identica a duemila anni fa, ha costretto gli ingegneri moderni a costruire la strada provinciale da Monzuno a Brento esattamente sulla sommità dello spartiacque, pressoché pianeggiante.

Anche qui non abbiamo avuto alcun dubbio che la strada provinciale avesse ricalcato esattamente il tracciato romano, dissuadendoci così dal tentativo di fare ricerche fuori da questa direttrice.

⁵ Il fianco occidentale di Monterumici è oggi molto scosceso per le evidenti frane ripetutesi nel tempo che hanno indubbiamente travolto il tracciato romano.



Monte Venere (965 m s.l.m.): *pecore al pascolo sulle pendici orientali di m. Venere dalle quali si domina la catena appenninica. All'orizzonte si scorge Loiano.*



Monte Venere (965 m s.l.m.): anche l'attuale strada asfaltata discendente da m. Venere verso nord segue la sommità del crinale allineata esattamente con m. Adone che si vede all'orizzonte.

Fotografia scattata dalla cima di monte Adone: l'attuale strada provinciale, che da Brento si dirige verso sud, si snoda esattamente sulla sommità del crinale ricalcando l'antichissimo percorso transappenninico che proseguiva verso Monterumici (in primo piano) e m. Venere (sullo sfondo). Alla sinistra la valle del Savena accompagna tutta la dorsale che si vede all'orizzonte e sulla quale abbiamo rinvenuto il tracciato romano.





Monte Adone (655 m s.l.m. - versante sud): *l'andamento rettilineo del crinale discendente da Monterumici verso Brento, anche oggi percorso dalla strada asfaltata, è interrotto dall'imponente presenza del massiccio di m. Adone.*

2 - L'aggiramento di monte Adone

Maggiori problemi si sono presentati per localizzare la prosecuzione del tracciato verso Bologna in corrispondenza del massiccio di m. Adone, che sorge imponente sul crinale, interrompendone l'andamento discendente verso nord. La strada attuale proveniente da Monzuno, quando arriva alle prime propaggini di m. Adone, lo evita biforcandosi: il ramo orientale attraversa Brento e discende rapidamente verso il Savena, che raggiunge a Pianoro Vecchio; il ramo occidentale percorre la base delle sue scoscese pareti fino a Badolo.

Dopo numerose verifiche ed esplorazioni ci siamo convinti che l'antichissima pista, percorsa prima dagli Etruschi e poi dai Romani, non avesse seguito né l'uno né l'altro tracciato moderno, per due diversi motivi:

- l'attuale percorso orientale abbandona a Brento la sommità del crinale e si porta nell'alveo del torrente Savena seguendolo fino a Bologna. Non crediamo che gli Etruschi, pro-

Monte Adone (655 m s.l.m.- versante ovest): *le imponenti e scoscese pareti occidentali di m. Adone, che si ergono pressoché verticali, hanno costituito in ogni epoca un ostacolo insuperabile.*



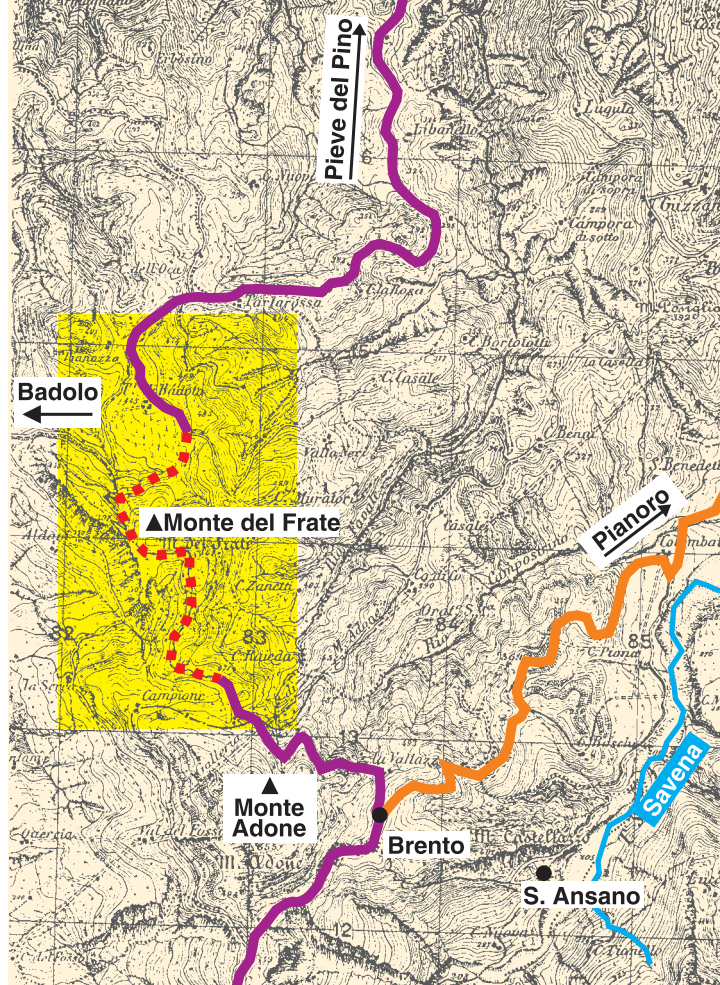


Tavola 39

Probabile tracciato romano di aggiramento del monte Adone:

- Attuale percorso stradale carrozzabile.
- - - Attuale sentiero.
(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99).
- Attuale strada provinciale diretta a Pianoro

venendo da Fiesole e trovandosi a percorrere la sommità del crinale, la abbiano abbandonata 20 km prima, quando potevano seguirla fino a Felsina. E tantomeno pensiamo che i Romani abbiano preferito un percorso di valle per la costruzione di una strada militare che doveva presidiare le alture e garantire la sicurezza sull'importante collegamento transappenninico.

- il versante occidentale di m. Adone è costituito da pareti verticali che si innalzano dalla sottostante vallata del Setta per un centinaio di metri e, unitamente al contrafforte pliocenico che sovrasta Badolo, costituivano una barriera invalicabile per la costruzione di una strada militare larga 2,40 m, se non a costo di

opere molto impegnative. Inoltre una strada, eventualmente costruita sotto quelle scoscese pareti, poteva essere oggetto di facili attacchi da parte di un manipolo di nemici che si fosse impadronito delle posizioni sovrastanti. Non appare, quindi, logico che fosse stata progettato un tracciato sul versante occidentale, quando era più comodo aggirare il massiccio di m. Adone sul versante orientale, le cui pendici degradavano verso valle senza pareti scoscese.

Queste considerazioni ci hanno convinti a cercare il tracciato romano sul versante orientale di m. Adone che presentava, comunque, per la sua morfologia, alcune incertezze. Soltanto il determinante contributo dell' amico Prof. Carlo Alvisi⁶, al quale vogliamo esprimere la nostra riconoscenza, ha permesso di fare luce sull'attendibile percorso seguito dai Romani nell'aggiramento di m. Adone. I risultati delle sue ricerche, che condividiamo totalmente, portano a riconoscere, sul versante orientale, il seguente itinerario:

- alle prime propaggini del massiccio di m. Adone si segue l'attuale strada provinciale per Brento (quota 451 m. s.l.m.), sorpassato il



Monte Del Frate (544 m s.l.m.- versante nord): l'attuale strada inghiaiaata che si dirige verso m. Del Frate diventa, poco oltre, un sentiero che costeggia le sue pendici occidentali e poi, quelle orientali di m. Adone, innestandosi nella strada bianca che raggiunge Brento.

⁶ Il prof. Carlo Alvisi, già titolare di Cattedra di Neurochirurgia dell'Università di Bologna, validissimo camminatore, ha più volte attraversato l'Appennino a piedi da Bologna a Fiesole seguendo, ove possibile, il tracciato romano. Appassionatosi al nostro studio, ci ha spesso accompagnato nelle esplorazioni ed in questo caso ci ha suggerito il percorso di aggiramento di m. Adone: sull'argomento ha pubblicato un articolo nella rivista "Savena, Setta, Sambro" (Anno II n.1 - 1992, I semestre, pag. 106).

quale si devia a sinistra lungo la strada comunale carrozzabile che sale, aggirando sul lato orientale la base del massiccio, e si dirige verso la borgata “Campione”;

- circa un chilometro dopo Brento si abbandona questa strada comunale e si imbecca a destra una carrareccia inghiaia, poi in terra battuta, costeggiante le pendici orientali del contrafforte pliocenico, con un andamento quasi pianeggiante a quota costante di circa 500 metri s.l.m.;

- dopo ulteriori 700-800 metri la carrareccia si riduce ad un sentiero, che aggira le pendici occidentali del m. Del Frate (quota 541 s.l.m.) poi si immette in una strada inghiaia che, dopo 400 metri, arriva alla strada asfaltata (quota 450 m s.l.m.) diretta a Pieve del Pino.

In conclusione, seguendo questo tracciato, in soli 3 Km si aggirano m. Adone e m. Del Frate su una carrareccia ed un sentiero ad andamento quasi pianeggiante, estremamente agevole in ogni tempo. Infatti dalla quota di 449 s.l.m., ove si trova la biforcazione della strada proveniente da Monzuno, ci si immette nella strada Badolo-Pieve del Pino (440 m s.l.m.), dopo aver raggiunto la quota massima di 520 m sulle prime pendici di m. Del Frate.

3 - La posizione strategica di Brento

Il massiccio di m. Adone interrompe il lineare andamento del crinale degradante dal valico del m. Poggiaccio, ergendosi sulla strada transappenninica come un naturale baluardo a difesa del territorio bolognese. Abbiamo già evidenziato come, per alcuni chilometri a sud, i torrenti Savena e Setta, rispettivamente a destra ed a sinistra della dorsale, si avvicinino tanto da non permettere percorsi alternativi a quello di crinale. In questa posizione lo spartiacque diventa un vero e proprio viadotto che termina contro le pareti scoscese di m. Adone.

E' intuitivo che, fin da epoche antichissime, proprio la posizione ove esiste una così possente difesa naturale, coadiuvata anche dal m. Castellazzo (con pareti verticali protese

verso est a lambire le acque del Savena) sia stata presidiata, potendo agevolmente controllare il passaggio obbligato della pista transappenninica.

Luogo ideale per un tale presidio era Brento, ricordato sovente nella storiografia antica. Siamo convinti che, prima della conquista romana, Brento costituisse un baluardo difensivo dei Galli contro nemici provenienti dall'Etruria, come ipotizzato nella descrizione della parrocchia di S. Ansano di Brento⁷: “*Se Brento, l'antico Brintum dei Romani sorgesse per mano degli Etruschi, de' Galli Boj, o de' Romani stessi, s'ignora; ma saremmo tentati di credere che, chiudendo i monti ove è posta Brento l'antica Bojca regione, e luogo adatto a difenderne dalla parte di Etruria l'ingresso fosse questo, appunto dai Galli Boj eretto e formasse una delle centodieci tribù di questa Nazione per cui ai tempi della Romana Repubblica stesse considerevole città e munitissima*”.

E' normale che attorno ad un primo nucleo fortificato sia sorto, col tempo, un centro abitato sempre più esteso, favorito da due condizioni essenziali che sempre, nel mondo antico, hanno determinato la nascita e l'accrescimento degli insediamenti:

- la sicurezza, dipendente dalla presenza di guarnigioni militari;

- i traffici commerciali promossi ed agevolati dalla strada transappenninica.

E se, come appare probabile, Brento fu fondata dai Galli Boj, indubbiamente i Romani hanno contribuito ad accrescerne l'importanza con la costruzione di una vera e propria strada che, ricalcando il precedente tracciato, migliorava sensibilmente le condizioni della viabilità.

Non deve meravigliare, dunque, se Ludovico Savioli⁸ ricorda Brento richiamandosi al “*Liber Pontificalis Ecclesiae Ravennatis*” di Agnello: “*Brento, nella sua fede fu una Città non lontana a Bononiensi Urbe; oggi è un piccol borgo, fra Pianoro e Monzone al di là da Savena, posto sull'antica via militare che accennammo alla nota (S) della prima Sezione*”.

Dunque Brento è ricordato come “città”, tanto importante da essere all'epoca di Valenti-

⁷ “Le chiese parrocchiali della Diocesi di Bologna ritratte e descritte “ - tomo III - Bologna, tipografia S. Tommaso, 1844.

⁸ Ludovico Savioli: “Compendio storico preliminare agli Annali bolognesi dall'anno di Roma 363 al 1274”; sez. II pag. 59.

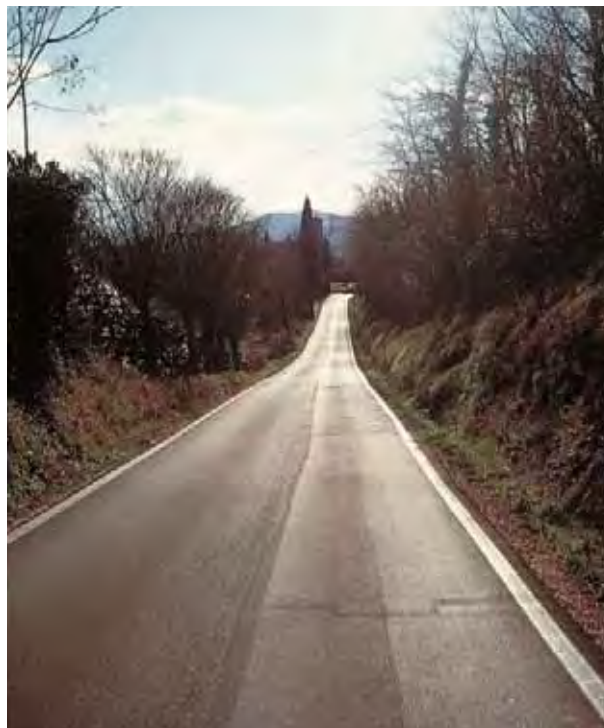
niano III, sede vescovile⁹ situata, secondo il Savioli, sulla antica via militare costruita da C. Flaminio.

Proprio questa sua posizione, su una via di grande comunicazione, indusse i barbari¹⁰, all'inizio del V secolo d.C., a distruggerla, perché si trovava sul loro cammino, durante la prima calata in Italia. Ma, dopo un periodo di decadimento, riacquistava l'antica importanza strategica, tanto che, dalla fine del VI sec. d.C., si ha notizia dell'esistenza di un castello¹¹, probabilmente costruito dai Bizantini, come estremo baluardo difensivo di Bologna da non improbabili attacchi longobardi provenienti da sud proprio sull'itinerario romano transappenninico.

Ed anche alla metà dell'VIII secolo, sotto il dominio longobardo, si ha notizia del castello di Brento a riprova dell'importanza strategica in ogni epoca attribuita a quella posizione alle falde di m. Adone.

4 - Da monte Adone a Bologna

Nel paragrafo secondo abbiamo descritto il percorso di aggiramento di m. Adone, che si conclude inserendosi di nuovo sullo spartiacque percorso da una strada asfaltata. La moderna viabilità sfrutta anche oggi la sommità del crinale verso Bologna ed attraversa Pieve del



Pieve del Pino (320 m s.l.m.): la strada che collega Pieve del Pino con Paderno segue tuttora la sommità del crinale ricalcando più o meno il rettilineo tracciato romano.

Pino, Sabbiuino e Paderno, mantenendosi per circa 14 km ad una quota compresa fra i 400 ed i 300 m s.l.m., con andamento mediamente discendente fino a Paderno (267 m s.l.m.). Poi, in pochi chilometri, cala rapidamente fino a

⁹ Si è discusso molto, soprattutto fra gli studiosi contemporanei, sull'autenticità di quanto ricordato da Agnello sul "Liber Pontificalis Ecclesiae Ravennatis", a proposito del decreto di Valentiniano III, con il quale venivano attribuite alla Chiesa ravennate quattordici Diocesi emiliano-romagnole ed anche quella di Brento. La controversia interpretativa era già sorta alla fine del XVIII secolo: Ludovico Savioli (op. cit. pag. 59) a tal proposito scriveva: "E' stata questione fra Critici intorno all'autenticità del Decreto medesimo pubblicato dall'Ughelli e dal Rossi. Né però il fatto è men certo. In esso Decreto è registro delle quattordici Chiese, che riconobbero la Ravennate, e cioè: Sarsina, Cesena, Forlimpopoli, Forlì, Faenza, Foro di Cornelio, Bologna, Modena, Reggio, Parma, Piacenza, Bersello, Vicovenza, ed Adria. La prima conferma Pontificia, nella quale costì negli atti pubblici della Chiesa Ravennate, è data a Mariniano Arcivescovo da Gregorio Pontefice circa l'anno 595. Vi si accrescono due chiese Comacchio e Ficocle, oggi Cervia. Quanto a Brento la ricordò il solo Agnello nel suo libro Pontificale, e la incluse fralle quattordici. Brento, nella sua fede, fu una città non lontana a Bononiensi Urbe (Omissis)".

Il Savioli, in sostanza, riconosce come autentica la notizia ("né però il fatto è men certo") che Brento sia stata una città così importante da essere sede di una Diocesi. Coloro, invece, che contestano oggi l'autenticità del documento, tendono a negare il rango di Diocesi a Brento ed addirittura sostengono che *Brintum* si debba leggere *Brixillum* (l'attuale Brescello, 27 Km a nord-ovest di Reggio Emilia) facendo intendere che l'autore del documento avrebbe confuso le due località (A. Benati: "I confini occidentali ed orientali della diocesi bolognese nell'alto Medioevo", in "Ravennatensia", II - 1972, pag. 365; P. Guidotti "Le strade transappenniniche bolognesi nel Duecento"; Bologna, 1988, pag. 84). Noi, pur con buona volontà, non siamo riusciti a capire in base a quali elementi questi studiosi contemporanei fondino i loro dubbi sull'autenticità del documento, che invece sembra chiaro ed inequivocabile. Tanto inequivocabile che l'autore, citando *Brintum* ha specificato la sua ubicazione precisando che era non lontano da Bologna (*non longe a Bononiensi Urbe*). Oltre a ciò il presunto equivoco non può avere fondamento se si considera che fra le prime quattordici Diocesi elencate c'è già *Bersello*, cioè Brescello (l'antico Brixillum).

¹⁰ Gli Unni, i Goti ed i Sarnati guidati da Radagaiso, alla fine del 405 d.C. invasero l'Italia settentrionale, distruggendo oltre Brento, anche Vigésimo sul versante toscano.

¹¹ G. Ciprio: "Descriptio Orbis Romani" a cura H. Gelzer, Lipsia 1890, pag. 32.



Paderno (267 m s.l.m.). *il tracciato proveniente dal passo della Futa, che percorre costantemente la sommità del crinale, a nord di Paderno discende decisamente su Bologna entrando in città da via San Mamolo.*

Bologna, percorrendo l'angusta valle del torrente Aposa ed entra nel centro storico attraverso porta S. Mamolo, a quota 74 m s.l.m.

Se il tracciato romano si era mantenuto, come logico, sulla sommità del crinale, aveva coinciso, più o meno, con l'attuale tracciato stradale, in mancanza di alternative sulle pendici delle colline, particolarmente instabili per la presenza di argille scagliose (calanchi). Per questa situazione geologica e per la continua frequentazione del territorio, non abbiamo potuto sperare di rinvenire resti della viabilità romana e, quindi, abbiamo rinunciato alle ricerche. Tuttavia, anche in mancanza di prove archeologiche, l'andamento sostanzialmente rettilineo del crinale, progressivamente discendente fino a qualche centinaio di metri dal limite meridionale del primo insediamento urbano di Bononia romana, ci ha convinto che C. Flaminio deve avere prescelto necessariamente questo tracciato.

5 - L'importante pista transappenninica preromana ha condizionato la scelta del luogo della fondazione di Bononia ed ha indicato a C. Flaminio la strada da seguire

Non possiamo iniziare queste nostre ultime riflessioni, sulle motivazioni della scelta del luogo della fondazione di Bononia romana, senza riportare una delle più belle pagine scritte da Giancarlo Susini¹². Questo insigne studioso di storia antica e romana ha saputo comunicarci e trasmetterci emotivamente l'estrema importanza della disponibilità dell'acqua, venerata nel mondo antico come una divinità: *“L'acqua è bene essenziale, forse la prima risorsa dell'uomo; per alcuni degli antichi filosofi era l'elemento fondamentale del creato, in ogni tempo costituisce una condizione per l'esistenza. Per questo motivo, le più antiche memorie demiche, cioè le tracce dei più antichi insediamenti degli uomini, coincidono in*

¹² Giancarlo Susini: “L'acqua, risorse, usi e religione” tratto da: “Acquedotto 2000 - Bologna, l'acqua del duemila ha duemila anni”; Grafis edizioni 1985, pagg. 14 e ss..

ogni cultura con la presenza e la disponibilità dell'acqua; allo stesso modo, i più antichi sentieri, le orme degli uomini in movimento da un luogo ad un altro, le loro prime "vie" coincidono con le tracce degli animali inseguiti nelle boscaglie, nelle radure e nei deserti alla ricerca dell'acqua: per bere, per guarire. Così accade che gli idronimi, cioè i nomi dei luoghi dei corsi d'acqua, siano i più antichi tra le denominazioni date dagli uomini nell'ambiente ed i più tenaci nella conservazione e nella sopravvivenza (omissis).

L'acqua comunque raccolta - dagli scarichi urbani e dai fiumi o rivi del territorio - assolveva ad un'altra funzione, quella d'irrigare i campi e gli orti, ed in molti casi di costituire, con canali e canalette, il confine tra appezzamento ed appezzamento, spesso da podere a podere, tra proprietà e proprietà; in una società eminentemente agricola, come quella degli ultimi due secoli della repubblica romana - tra la fondazione di Bononia, nel 189 a.C., e la colonia augustea - il corso d'acqua assolveva una funzione strettamente connessa all'assetto produttivo, alla distribuzione della società nel territorio, alla formazione infine del costume giuridico (omissis).

Infine, un discreto corso d'acqua costituisce un vettore importante, una via di comunicazione della città romana, con un emporio d'imbarco verso il delta padano (omissis).

Già si è detto che l'acqua - spesso odorosa, o calda - serve anche per guarire (uomini e bestie) ma l'acqua inoltre, nel suo perenne scaturire dalla terra, configura inimitabilmente la perennità che si ricambia restando tale, è simbolo autentico dell'eternità, e poi gorgogliando fornisce una voce inesauribile e insopprimibile, quindi la voce di un dio; (omissis)".

Come tutte le popolazioni antiche anche i Romani hanno tenuto in estrema considerazione la presenza delle sorgenti e dei corsi d'acqua nella scelta dei luoghi di fondazione di insediamenti abitativi. Basti pensare alle capitali europee come Roma sul Tevere, Londra (*Londinium*) sul Tamigi, Parigi (*Lutetia Parisiorum*) sulla Senna, Vienna (*Vindobona*) sul Danubio, ed altre grandi città come Lione (*Lugdunum*) sul Rodano e Colonia (*Col. Claudia*) sul Reno, Firenze (*Florentia*) sull'Arno, etc.. E per rimanere in territorio emiliano-romagnolo ed all'epoca del consolidamento del dominio di Roma nella Valle Padana, possiamo ricordare



(Tratto da: "Acquedotto 2000: l'acqua del duemila ha duemila anni"; Grafis edizioni, 1987, pag. 132.)

Forlì (*Forum Livii*) sul Montone, Faenza (*Faventia*) sul Lamone, Imola (*Forum Corneli*) sul Santerno, Claterna sul Quaderna, Reggio Emilia (*Regium Lepidi*) sul torrente Crostolo, Parma sul torrente omonimo, etc..

Alla luce di queste realtà sorprende che i senatori Lucio Valerio Flacco, Marco Attilio Serano e Lucio Valerio Tappone, incaricati di fondare la colonia latina di Bononia nel 189 a.C., non abbiano tracciato il primo impianto ortogonale della città sulla sponda del torrente Savena, che scendeva più ad oriente, né su quella del fiume Reno, che scorreva più ad occidente. Soprattutto non si spiega perché non scelsero le sponde del fiume Reno, all'altezza di Casalecchio, ove confluiva la viabilità proveniente da sud lungo il bacino di questo fiume, o poco più a valle, nell'attuale quartiere di Borgo Panigale, sulla pista pedemontana proveniente

da Rimini e diretta a Piacenza, già esistente prima della costruzione della via Emilia.

Poiché sono fuori discussione l'intelligenza e la capacità dei Romani di utilizzare e sfruttare il territorio, traendo da esso ogni vantaggio possibile, dovevano esistere motivi di grande interesse, (addirittura prevalenti rispetto alla necessità di disporre di acqua abbondante e comoda), per fare loro preferire un insediamento sulle sponde del modestissimo torrente Aposa¹³.

Forse tali motivi vanno ricercati nell'esigenza di controllare i traffici commerciali provenienti dall'Etruria, attraverso la pista transappenninica, che percorreva il crinale alla sinistra del Savena e si immetteva nella Pianura Padana proprio in quel luogo, ove incrociava la pista pedemontana proveniente da Rimini e diretta a nord¹⁴.

A conferma dell'indubbia influenza che ha avuto la preesistenza di questa pista transap-



Da questa planimetria del primo impianto stradale urbano di Bononia (189 a.C.) si può notare che il cardo massimo, coincidente con le vie Val D'Aposa, Venezian e Galliera (orientamento nord-sud) è in asse perfetto con la strada discendente dall'Appennino. Invece il decumano massimo, coincidente con le vie Ugo Bassi e Rizzoli (orientamento est-ovest) forma un angolo con la loro prosecuzione sia verso est -strada Maggiore, che verso ovest -via S. Felice. (disegno tratto da "Storia di Bologna", ed. Alfa, Bologna, 1978: Franco Bergonzoni, pag. 62).

¹³ La scarsissima e stagionale portata d'acqua del piccolo torrente Aposa non poteva certamente garantire la sicurezza di un approvvigionamento idrico neppure per le poche migliaia dei primi coloni latini.

¹⁴ Franco Bergonzoni nel volume "Storia di Bologna"; ed. Alfa Bologna, 1978, pag. 62, scrive: "nel luogo d'incontro di due antiche piste, l'una discendente dalla valle del torrente Aposa, e l'altra corrente ai piedi delle colline, nell'anno 189 a.C. venne definito l'impianto ortogonale dell'abitato di Bononia".
Sabatino Moscati, in un articolo intitolato: "E il crocicchio divenne Bologna" pubblicato sul settimanale L'Espresso n. 25, anno XXXIV del 26 giugno 1988, pag. 173, accennando alle origini etrusche di Felsina, termina con queste parole: "... ma dalla seconda metà dell'VIII secolo a.C. le considerazioni si differenziano, e nuovamente se ne fanno specchio i reperti funerari, che integrano l'avvenuto costituirsi di un gruppo dominante, detentore del potere politico e della ricchezza economica. Bologna ha scoperto l'industria, e soprattutto ha scoperto la propria funzione di grande crocevia fra il centro e il settentrione d'Italia, sicché i commerci passano necessariamente di là. E così la storia, da momentanea, si fa eterna, perché ancora oggi Bologna è quel raccordo, quel collegamento, quello smistamento essenziale e primario".

penninica sulla scelta del luogo di fondazione di Bononia, basti osservare lo schema del primo impianto della città, ricostruito da Franco Bergonzoni¹⁵. Si può notare come il *cardo* massimo (coincidente con le attuali via Val D'Aposa, Venezian e Galliera con orientamento nord-sud) fosse perfettamente in asse con la *transappenninica*, mentre il *decumano* massimo (coincidente con le attuali vie Ugo Bassi e Rizzoli ad orientamento est-ovest), presentasse un andamento spezzato rispetto alla pista proveniente da Rimini e diretta a Piacenza, tanto da determinare un angolo nel punto di inizio della prima viabilità extraurbana. Una tale angolazione rimase anche quando, due anni dopo, (e cioè nel 187 a.C.) il console M. Emilio Lepido tracciò la via Emilia, ricalcando verosimilmente il percorso della pista già esistente.

Questa osservazione induce a ritenere che nel 189 a.C. la via proveniente dall'Appennino fosse molto più importante della via che arrivava da Rimini. Altrimenti i fondatori di Bononia avrebbero tracciato il *decumano* massimo in asse con la pista Rimini-Piacenza ed oggi Strada Maggiore e via S. Felice sarebbero perfettamente allineate con le vie Ugo Bassi e Rizzoli.

Dunque soltanto un polo di attrazione importante come il controllo del traffico *transappenninico*, può avere indotto i senatori romani a scegliere questa posizione relativamente lontana dai fiumi, indispensabili per l'approvvigionamento idrico di una colonia destinata a diventare la maggiore città della regione.

Né potevano certamente contare sulla portata d'acqua del torrente Aposa, modestissimo anche d'inverno e dimostratosi poi assoluta-

mente insufficiente alle necessità della comunità. Dopo quasi due secoli, in epoca augustea infatti, venne costruito un acquedotto con cunicolo sotterraneo, lungo circa diciotto chilometri, che, prelevata l'acqua dal torrente Setta alla confluenza con il Reno, la convogliava a Bologna, fuori porta S. Mamolo¹⁶.

Se sono fondate queste considerazioni, è evidente che C. Flaminio scegliendo due anni dopo il tracciato della strada Bologna-Fiesole-Arezzo, ha seguito la preesistente ed importante viabilità *transappenninica*, limitandosi a rettificare, allargare e migliorare la carreggiata, adeguandola alle esigenze ed ai canoni tecnici romani e pavimentandola, ove richiesto dalla natura del suolo.

Numerosi chilometri di strada lastricata, scoperti nella parte più alta del valico *appenninico*, confermano la fondatezza dell'ipotesi, sorretta anche da molte altre emergenze archeologiche.

Tito Livio non precisa il percorso esatto seguito da Flaminio, limitandosi a menzionare il capolinea di partenza (*Bononia*) e quello di arrivo (*Arretium*)¹⁷. E' certo quindi che la strada partiva da Bologna diretta verso sud per valicare l'Appennino.

Questa precisa indicazione topografica non consente di ipotizzare, come alcuni studiosi contemporanei vorrebbero, la partenza da Claterna¹⁸, 15 Km più ad est, sulla via Emilia, tracciata nello stesso anno dal console Marco Emilio Lepido da Piacenza a Rimini¹⁹.

Questa specifica questione è stata da noi affrontata in una monografia pubblicata nel 1989²⁰, ove abbiamo esposto le ragioni logiche che sono in aperto conflitto con la tesi che pretende di spostare il capolinea di partenza della strada di Flaminio da Bologna a Claterna,

¹⁵ Franco Bergonzoni: op. cit., pag. 62.

¹⁶ Al termine dell'epoca imperiale questo acquedotto è stato abbandonato e della sua esistenza ne ha dato notizia l'abate Serafino Calindri alla fine del XVIII sec. che lo ha ispezionato e descritto (op. cit., parte prima, pag. 189) chiamandolo "condotto augustale". Soltanto nel 1862 il Comune di Bologna si è interessato alla sua riattivazione incaricando l'Ing. Antonio Zannoni di effettuare rilievi ed un progetto di massima. Il 5 giugno 1881 è stato ufficialmente riaperto il maestoso condotto. Ancora oggi esso contribuisce all'approvvigionamento idrico di Bologna.

¹⁷ T. Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2° - 2° cpv.: "... ne in otio militem haberet, viam a Bononia perduxit Arretium...".

¹⁸ Claterna sorgeva nell'attuale località chiamata "Maggio" vicino ad Ozzano Emilia.

¹⁹ E' in aperto conflitto con questa ipotesi anche la evidente suddivisione degli incarichi affidati ai due consoli. Infatti se C. Flaminio, che aveva avuto l'incarico di costruire la strada da Bologna ad Arezzo, avesse iniziato da Claterna, per completare la *transappenninica* avrebbe dovuto necessariamente costruire prima la strada da Bologna a Claterna (lunga 15 Km) e due ponti importanti: sul torrente Savena e sul fiume Idice, eseguendo un lavoro di competenza di M. Emilio Lepido. In caso contrario avrebbe dovuto attendere che m. Emilio Lepido costruisse la strada da Bologna a Claterna per poi iniziare i lavori della *transappenninica*.

²⁰ Cesare Agostini - Franco Santi: "Analisi critica della via Flaminia Minore"; Costa editore, Bologna 1989, pag. 12 e 13.

imputando a T. Livio questo grossolano errore. Qui vogliamo soltanto ricordare che Livio scriveva alla fine del I sec. a.C.²¹ quando indubbiamente questa strada era nota, ancora conservata ed utilizzata, se non per scopi militari, almeno per il transito commerciale leggero, ai fini di un veloce collegamento con la Toscana. Sempre a quell'epoca esisteva anche Claterna ed era una città grande e ricca, sorta sulla importante via Emilia. Poiché Livio era nato a Padova, si presuppone dovesse conoscere bene l'Italia settentrionale. Se la strada in discussione fosse effettivamente partita da Claterna, citando Bologna T. Livio avrebbe commesso un

grave e palese errore, esponendosi alle facili critiche dei suoi contemporanei e perdendo credibilità anche su tutte le altre notizie riportate nella sua monumentale opera storica.

Diamo quindi totale credito alla precisa indicazione di T. Livio, rimarcando con rammarico come una diversa ed immotivata lettura sia invocata soltanto da coloro che oggi, nonostante gli illuminanti rinvenimenti archeologici illustrati in questo libro, continuano a sostenere che C. Flaminio avrebbe tracciato la strada Bologna-Arezzo seguendo il crinale spartiacque fra l'Idice ed il Sillaro, sull'asse Claterna-passo della Raticosa.

²¹ T. Livio era nato nel 59 a.C. a Padova ove è morto nel 17 d.C.; ha iniziato a scrivere la "Storia di Roma" nel 27 a.C. proseguendola fino alla morte.

CAPITOLO XXI

LE PROBABILI VARIANTI DEL PERCORSO IN EPOCHE SUCCESSIVE

- 1 - Le deviazioni: eventi ineluttabili nelle strade di montagna.
- 2 - L'influenza delle mutate condizioni di sicurezza e dei nuovi insediamenti sulle varianti del tracciato.
- 3 - I toponimi "miliari" testimoniano il percorso delle varianti.
- 4 - Sallustio fornisce importanti notizie narrando le circostanze della sconfitta di Catilina a Pistoia (62 a.C.).
- 5 - Le varianti da Bologna al passo della Futa.
- 6 - Le varianti da Firenze al passo della Futa.
- 7 - La variante di valico in epoca tardo-imperiale o alto-medievale.

1 - Le deviazioni: eventi ineluttabili nelle strade di montagna

Certamente anche questa via transappenninica romana ha dovuto subire le conseguenze degli eventi naturali che frequentemente sconvolgono, in maniera più o meno rilevante, i tracciati stradali. Se è vero che le strade di crinale erano esposte a minori rischi, non potendo subire, per esempio, le conseguenze di improvvise inondazioni, tuttavia anch'esse rimanevano coinvolte in smottamenti e frane che imponevano la modificazione temporanea o definitiva del tracciato.

Se l'interruzione era di modesta entità, poteva bastare ad assicurare la continuità del transito una semplice riparazione, ma se era di grandi proporzioni si rendeva necessaria una deviazione anche definitiva.

Così è avvenuto per la strada romana, come abbiamo potuto constatare osservando la morfologia del territorio attraversato. Ci siamo imbattuti, infatti, in luoghi ove imponenti sconvolgimenti hanno trascinato a valle la strada, modificando in modo rilevante un intero versante (come già ricordato fra il Passeggiere ed il monte Poggiasco ed alle pendici del Poggione sopra S. Lucia). In altri casi, invece, modesti cedimenti del

fondo hanno soltanto abbassato il lastricato lasciandolo quasi intatto (come constatato a Poggio Castelluccio - sito D/3), oppure sconvolgendo per soli 10-15 m la pavimentazione, poi riparata (come avvenuto al monte Poggione - sito G/4).

Si può comprendere pertanto che su una strada così antica si siano abbattuti, nel corso dei secoli, numerosi eventi naturali che hanno costretto a deviazioni locali od alla scelta di percorsi sostitutivi, modificando sostanzialmente il tracciato originario.

2 - L'influenza delle mutate condizioni di sicurezza e dei nuovi insediamenti sulle varianti del tracciato

Anche le mutate situazioni politico-militari ed i nuovi insediamenti sul territorio hanno concorso a modificare l'originario tracciato.

Non dimentichiamo che C. Flaminio cominciò la costruzione della strada al termine di vittoriose battaglie sui Liguri, peraltro non completamente debellati. Essi ancora tenevano i territori appenninici nelle province di Reggio E., Parma, La Spezia, nonché tutta la Liguria¹.

¹ Le guerre contro i Liguri si sono protratte ancora per oltre 20 anni. Ricordiamo: nel 186 a.C. Quinto Marcio combatté contro i Liguri Apuani sul loro territorio (T. Livio, libro XXXIX, paragr. 20); nel 185 a.C. M. Sempronio Tuditano attaccò sempre i Liguri Apuani (T. Livio, libro XXXIX paragr. 32: "*Sempronio mossosi da Pisa per dirigersi verso il territorio dei Liguri Apuani, devastando e bruciando fortificazioni di questo popolo, si aprì un passaggio fino al fiume Magra ed al porto di Luni*"). Ed ancora nel 183 a.C. Quinto Fabio Labeone inviò rapporti a Roma informando del pericolo che gli Apuani invadessero il territorio di Pisa (T. Livio, libro XL, paragr. 1). Nel 180 a.C. il console A. Postumio ha combattuto contro i Liguri nel territorio parmense e Quinto Fulvio in Liguria (T. Livio, libro XL, paragr. 41).

Gravava pertanto un potenziale pericolo di incursioni sulla fascia appenninica appena liberata. Era quindi essenziale una via tutta di crinale che collegasse Fiesole a Bologna per tenere sotto controllo militare quel territorio. Ma quando questi tenaci nemici furono definitivamente sconfitti e tutta l'Italia venne saldamente occupata e colonizzata, cessarono le esigenze di sicurezza militare imposte dalle necessità belliche, e la via di crinale perse il requisito di essenzialità esistente allora. Tuttavia quel percorso di cresta, particolarmente sicuro, comodo e rapido, continuò ad essere frequentato e mantenuto finché nuove situazioni concorsero a far nascere delle varianti che potevano soddisfare meglio la mobilità.

Non dobbiamo poi pensare che la colonizzazione dell'agro bolognese si sia esaurita con l'invio di tremila coloni. Negli anni successivi, pacificate tutte le province (*et quia a bello quieta ut esset provincia effecerat*),² numerosi altri coloni presero senz'altro possesso dei terreni sottratti ai Galli, insediandosi nelle zone più fertili e comode.

E' molto probabile, perciò, che, oltre alle zone di pianura notoriamente centuriate, anche più a sud, sulle prime colline e soprattutto nelle valli del Reno e del Savena, siano sorti insediamenti colonici ed artigianali che, oltre tutto, potevano beneficiare delle preziose ed abbondanti acque dei due fiumi. Contemporaneamente ai nuovi insediamenti nacquero le necessarie strade di collegamento con la città e, per quanto riguarda la valle del Savena da Bologna a Pianoro fino a Brento, si deve ritenere che sia sorta una nuova arteria importante in alternativa a quella che percorreva il crinale parallelo e che toccava Paderno e Pieve del Pino, la cui manutenzione poteva essere divenuta problematica per la formazione di calanchi.

Una corrispondente variante del percorso originario si è verificata, forse con il decorso di un più lungo periodo di tempo, sul versante toscano, dal suo inizio sulla sponda destra dell'Arno, vicino al Ponte Vecchio. In questo crocevia di importanti traffici commerciali, alimentati da una efficiente viabilità e da collegamenti fluviali verso il mare, è attendibile che siano sorti, a partire dal 187 a.C., nuovi insediamenti, che si sono estesi lungo il corso

dell'Arno, anche sulla sua sponda destra e verso Prato, su territori ormai definitivamente liberati dalle periodiche scorrerie dei Liguri Apuani.

Il prolungamento della via Cassia da Fiesole a Pisa, attraverso Prato, Pistoia e Lucca, avvenuto dalla seconda metà del II sec. a.C.³, potrebbe avere ulteriormente favorito la proliferazione degli insediamenti ad ovest di Fiesole, anche lungo la valle del Bisenzio e del torrente Marina.

Poi Firenze, fondata circa alla metà del I sec. a.C., ha attratto su di sé quell'importanza strategica che aveva avuto fino ad allora Fiesole.

Dopo tali eventi, maturati dal 187 a.C. alla metà del I secolo a.C., è nato verosimilmente un nuovo asse stradale verso l'Appennino che sfruttava un primo tratto della via Cassia diretta a Prato, poi piegava a destra e, a Calenzano, imboccava la val Marina, dirigendosi decisamente verso nord. Questa strada si è poi imposta come percorso alternativo al primo tratto toscano della transappenninica di C. Flaminio.

Questa ultima, dunque, all'inizio dell'epoca imperiale, aveva già subito due varianti nei due tratti iniziali che, da Bologna e da Firenze, salivano verso il valico appenninico, rimasto sempre il passo della Futa.

Siamo inoltre convinti che nella stessa epoca, le ormai consolidate condizioni di sicurezza militare ed alcune rilevanti frane, abbiano indotto i Romani a modificare il tracciato anche nel tratto più montano, evitando di salire fino a m. Bastione, m. Poggiaccio e Poggio Castelluccio. Molto probabilmente hanno aperto una strada che, dalla quota di 800 m s.l.m. dell'attuale Madonna dei Fornelli, arrivava alla Futa (quota 903 s.l.m.) costeggiando le pendici sud-occidentali di quelle vette.

3 - I toponimi "miliari" testimoniano il percorso delle varianti

Quando nel 1977 decidemmo di cercare la strada, le opinioni degli storici si contrapponevano sostanzialmente su due ipotesi di tracciati:

- quasi tutti⁴ erano concordi nel riconoscere che l'asse seguito fosse quello che univa Bologna a Fiesole attraverso il passo della

² T. Livio: op. cit., libro XXXIX, paragr. 2.

³ La via Cassia è stata prolungata da Fiesole a Pisa dal 150 al 123 a.C. per iniziativa del console Tito Quinzio Flaminio.

⁴ Ci riferiamo all'opinione di coloro che hanno riconosciuto tutto od un tratto di questo itinerario romano: Ludovico Savioli, Serafino Calindri, Arturo Palmieri, Daniele Sterpos, Giovanni Uggeri, etc..

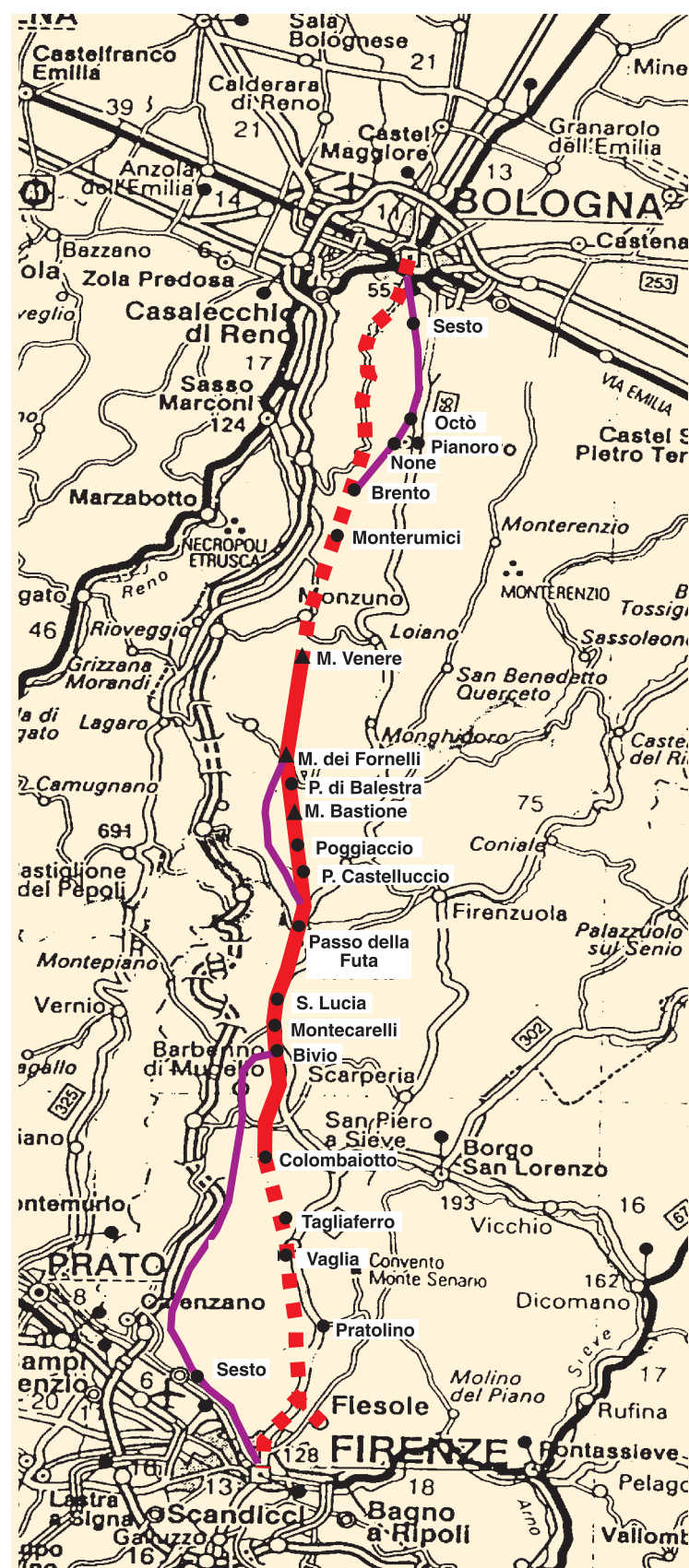


Tavola 40

- — — Tracciato della strada costruita nel 187 a.C.
— Tracciato delle probabili varianti in epoca imperiale.

Futa. Essi però, basandosi sui toponimi militari ben noti nelle parti iniziali della transappenninica sugli opposti versanti, attribuivano a C. Flaminio la paternità dell'itinerario che imboccava da nord la valle del Savena⁵ e da sud la val Marina⁶. Né si poteva attribuire loro alcun errore interpretativo, perché, allo stato delle conoscenze archeologiche di quel tempo, era chiaramente l'ipotesi più fondata;

- l'altra ipotesi, assolutamente nuova rispetto all'opinione più diffusa degli storici, era quella sostenuta da Nereo Alfieri, che proponeva, invece, il tracciato di Flaminio sul crinale che fa da spartiacque fra l'Idice e il Sillaro.

Quanto da noi ritrovato e documentato in questo libro esclude categoricamente questa seconda ipotesi e rettifica la prima, ridimensionando a semplici varianti successive quei tratti di strada testimoniati da toponimi "miliari". Essi rivestono, comunque, una grande importanza, se non si cade nell'errore di attribuirli alla strada del console C. Flaminio ed indicano un percorso romano nato nei secoli successivi, quando le popolazioni insediate nella valle del Savena a nord, e dell'Arno e del torrente Marina a sud, lo hanno preferito a scapito dei corrispondenti tratti di crinale.

Ragioni di logica ci portano a sostenere questa cronologia nella nascita delle due varianti pedemontane.

Infatti, come oggi constatiamo che da Bologna a Pianoro esiste una continuità di insediamenti abitativi ed industriali, mentre sul crinale da Paderno a Pieve del Pino ciò non è avvenuto, altrettanto si deve pensare che sia accaduto duemila anni fa. Ed è ovvio che in un primo momento sia nata una strada da Pianoro a Bologna, poi

⁵ Daniele Sterpos: "Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna - Firenze" Istituto Geografico De Agostini, Novara 1961, pag. 11: "Nei due tratti estremi l'antichità del percorso sembra provata. Infatti ad una distanza rispettivamente di sei ed otto miglia romane da Bologna si trovano due toponimi, Sesto e Octò di evidente derivazione itineraria".

⁶ Giovanni Uggeri: op. cit., pag. 589: "Il percorso successivo della strada doveva corrispondere all'incirca a quello dell'arteria moderna, condizionata dall'andamento del terreno. Doppiato il piede delle Cimiterie, doveva attraversare il torrente Chiosina, presso l'autostrada del Sole e fiancheggiare l'andamento di quest'ultima fino a scavalcare il Colle (quota m. 120) evitando probabilmente di aggirarlo fra S. Donato e Calenzano e raggiungendo alla Madonna del Facchino il fianco sinistro della Val di Marina".

sia stata costruita una bretella di collegamento fra Pianoro e Brento per raggiungere la transappenninica di crinale diretta in Toscana. Infine questo nuovo tracciato, sempre più frequentato e preferito perché su terreni più stabili, ha sostituito definitivamente l'iniziale tratto di crinale, diventando la variante giunta fino a noi attraverso la testimonianza dei toponimi miliari.

Possiamo fondatamente pensare che una simile evoluzione abbia determinato anche il sorgere della variante di Val Marina.

Sul versante toscano, poi, la cronologia di avvenimenti storici noti avvalorà maggiormente questa nuova ipotesi. E' molto probabile che gli insediamenti colonici sui territori definitivamente pacificati siano proliferati maggiormente nella valle dell'Arno, del Bisenzio e del torrente Marina, piuttosto che sulla montagna mugellana. Così il territorio di Fiesole, di Prato e di Calenzano deve avere visto aumentare la popolazione e le attività artigianali in modo progressivo, in specie dopo che, nella seconda metà del II sec. a.C., venne prolungata la via Cassia da Fiesole a Prato, Pistoia fino a Lucca e Pisa. Conferma sostanzialmente questa proliferazione di insediamenti la stessa fondazione di Firenze, circa alla metà del I sec. a.C. Questo evento ha indubbiamente spostato gli interessi economici ed i traffici commerciali sul corso dell'Arno, come il precedente prolungamento della via Cassia li aveva indirizzati verso Prato e Pistoia. Soltanto dopo questi avvenimenti può essersi avvertita l'esigenza di aprire un nuovo tronco stradale che, distaccandosi dalla via Cassia all'altezza di Sesto Fiorentino⁷, imboccasse la val Marina per servire da collegamento con il valico appenninico della Futa.

4 - Sallustio fornisce importanti notizie narrando le circostanze della sconfitta di Catilina a Pistoia (62 a.C.)

La nascita di questa deviazione, dopo la metà del I sec. a.C., trova una conferma nello storico episodio avvenuto nel 62 a.C. vicino a

Pistoia, in occasione del quale perse la vita Lucio Sergio Catilina.

I momenti decisivi sono narrati da Sallustio⁸ che descrive gli spostamenti degli eserciti nemici sugli opposti versanti dell'Appennino tosco-emiliano, fornendo indirettamente notizie importantissime anche per la nostra ricerca.

Dopo avere raccontato le trame tessute da Catilina per prendere il potere, con l'astuzia o con la forza, sottolinea il contributo dato alla causa di Catilina da Caio Manlio, da lui inviato a Fiesole e dintorni affinché arruolasse un esercito, (*Igitur C. Manlium Faesulas atque partem Etruriae... dimisit*) con l'ordine di addestrarlo e tenersi pronto alla guerra (... *docet se Manlium praemisisse ad eam multitudinem quam ad capiunda arma paraverat...*).

L'Etruria del nord, e soprattutto Fiesole, fu la città ove le forze militari di Manlio si organizzarono. Si ha conferma di ciò sempre nel racconto di Sallustio⁹: "... *pochi giorni dopo il senatore Lucio Senio lesse in Senato una lettera dicendo che gli era stata recapitata da Fiesole; vi era scritto che Caio Manlio aveva preso le armi con un gran numero di uomini... Ed allora, per decreto del Senato, Quinto Marcio Re fu inviato a Fiesole*".

Se, dunque, Fiesole era la base di Catilina per predisporre l'attacco militare, si deve presumere che quella città si trovasse in una posizione strategica, soprattutto in vista di una ritirata in Gallia Cispadana, ove contava su numerosi altri alleati nella congiura. Sapeva cioè di poter percorrere eventualmente la strada transappenninica Fiesole-Bologna, che era, pertanto, ancora perfettamente agibile.

La congiura, però, venne scoperta anzitempo. Catilina, non potendo contare sulla sorpresa ed indebolito da molte defezioni, capì che, invece di attaccare, doveva difendersi dalla reazione delle legioni regolari, cercando innanzitutto la ritirata verso nord con il suo esercito.

Comprese anche che non poteva sperare di valicare indenne l'Appennino percorrendo la strada diretta e più comoda (Fiesole-Bologna), e

⁷ Giovanni Uggeri: op. cit., pag. 586: "*La diramazione delle due arterie doveva avvenire a Sesto, ossia sei miglia ad ovest di Firenze*".

⁸ Sallustio: "De coniuratione Catilinae", paragr. XXVII. Sallustio era nato ad Amiterno nell'autunno dell'86 a.C.. Egli ha vissuto i momenti della congiura di Catilina ed ha potuto quindi raccogliere notizie di prima mano descrivendo con precisione gli avvenimenti. Ha scritto questa opera nel 43-42 a.C..

⁹ Sallustio: op. cit., paragr. XXX: "*Post paucos dies L. Saenius senator in senatu litteras recitavit, quas Faesulis adlatus sibi dicebat, in quibus scriptum erat C. Manlium arma cepisse cum magna multitudine... Igitur senati decreto Q. Marcius Rex Faesulas... ea loca missi*".

proprio per questo probabilmente presidiata dal nemico. Decise allora di tentare di raggiungere la Val Padana attraverso sentieri secondari e sconosciuti però assolutamente inadatti per un esercito.

Queste le parole di Sallustio¹⁰: “... *quelli che restano, a marce forzate, per passi sconosciuti, Catilina li conduce verso il territorio di Pistoia, con l'intenzione di riparare segretamente, per vie poco battute, nella Gallia Transalpina...*”.

Il timore di Catilina, di trovare l'esercito nemico sulla strada transappenninica più comoda, si rivelò esatto, secondo quanto narra Sallustio¹¹: “... *Ma Quinto Metello Celere era stanziato a guardia nel Piceno con tre legioni; riflettendo sulle difficoltà in cui Catilina si dibatteva, avendo intuito il suo piano, appena seppe dai disertori dov'era diretto, fulmineamente levò il campo e si pose ai piedi dei monti da dove Catilina, in rapido cammino verso la Gallia, doveva necessariamente discendere*”.

Le legioni regolari di Q. Metello Celere, dunque, si erano schierate alle falde settentrionali dell'Appennino per affrontare Catilina se fosse disceso dalla strada più nota Fiesole-Bologna. Catilina invece si era già spostato verso le montagne pistoiesi, ove però ha incontrato difficoltà insormontabili a valicare l'Appennino. Nel frattempo le legioni di Antonio avanzavano da sud¹²: “*Del resto nemmeno Antonio era molto distante: bracciava il nemico in fuga con il vantaggio di un grande esercito muovendosi rapido su un terreno pianeggiante. Ma Catilina, quando si vide intrappolato fra i monti e le truppe nemiche, conoscendo che a Roma la rivolta era fallita e che non aveva alcuna speranza di fuga né di aiuto... prese la risoluzione di scontrarsi al più presto con Antonio*”.

Questi avvenimenti sono illuminanti perché confermano che Catilina non trovò una via di fuga sulle montagne pistoiesi (o pratesi) per valicare l'Appennino. Fu costretto a scendere verso la pianura dell'Arno affrontando lo scontro aperto con Antonio e rimanendo ucciso.

E' evidente che, se (oltre la via Fiesole-Futa-Bologna) fosse esistita un'altra strada transappenninica agibile per un esercito verso il passo della Collina o verso la Val Marina, Catilina l'avrebbe senz'altro percorsa, sfuggendo alle legioni di Antonio.

Queste conclusioni portano un contributo importante anche per risolvere un altro interrogativo che ha accompagnato sempre gli studiosi di viabilità romana. Si tratta della famosa frase di Cicerone¹³ che ricorda le tre strade che collegavano Roma con Modena. Una era la Flaminia che a Rimini si congiungeva con la via Emilia; un'altra la via Aurelia che, per la verità, era completamente fuori direttrice e comunque inutilmente lunga. La terza, la Cassia, che giustamente Cicerone indica come intermedia. Questa strada arrivava già da Roma a Pisa attraversando Arezzo, Firenze, Prato, Pistoia e Lucca. Da Roma era senz'altro la più diretta su Modena, ma per arrivare in questa città si doveva attraversare l'Appennino.

Dove? Noi siamo convinti che i Romani utilizzassero ancora l'originario tracciato di Flaminio (allora pure essa chiamata Cassia, trattandosi in sostanza di un suo diverticolo), tanto più che l'episodio di Catilina esclude ogni alternativa.

Anche Giovanni Uggeri¹⁴, quando scriveva

¹⁰ Sallustio: op. cit., paragr. LVII: “... *reliquos Catilina per montis asperos magnis itineraribus in agrum Pistoriensem abducit eo consilio uti per tramites occulte perfugeret in Galliam Transalpinam...*”.

¹¹ Sallustio: op. cit., paragr. LVII: “*At Q. Metellus Celer cum tribus legionibus in agro Piceno praesidebat ex difficultate rerum eadem illa existimans, quae supra diximus, Catilinam agitare. Igitur ubi iter eius ex perfugis cognovit, castra propere movit ac sub ipsis radicibus montium consedit, qua illi descensus erat in Galliam properanti*”.

¹² Sallustio: op. cit., paragr. LVII: “... *Neque tamen Antonius procul aberat, utpote qui magno exercitu loci aequioribus expeditus in fuga sequeretur. Sed Catilina, postquam videt montibus atque copiis hostium sese clausum, in urbe res adversas neque fugae, neque praesidi ulla spem... statuit cum Antonio quam primum configere*”.

¹³ M. Tullio Cicerone: Filippiche, XII, 9: “*Tres viae sunt ad Mutinam... A supero mari Flaminia, ab infero Aurelia, medio Cassia*”. Questa citazione di Cicerone si riferisce proprio all'epoca di Catilina essendo egli nato nel 106 a.C..

¹⁴ Giovanni Uggeri: op. cit., pag. 586: “*Va naturalmente considerato che Firenze non esisteva ancora, almeno come centro urbano, all'epoca della costruzione della via Flaminia Minor (187 a.C.): questa doveva essere originariamente ai piedi di Fiesole e di tutto il sistema collinare affacciato sulla destra dell'Arno. In età imperiale, però, la nuova colonia di Firenze venne ad assumere un tale rilievo da polarizzare tutta la viabilità della zona che, originariamente, gravitava a monte su Fiesole e, a valle, sul guado d'Arno, da localizzare all'incirca in corrispondenza di Ponte Vecchio. Ne deriva che anche il tracciato della via Flaminia Minor non può essersi conservato che secondo l'assetto conseguente alla ristrutturazione territoriale imposta dalla “colonia Florentia”, quale è stata ricostruita da Ferdinando Castagnoli, e quindi anche con una numerazione delle miglia che ricominciava da Firenze*”.

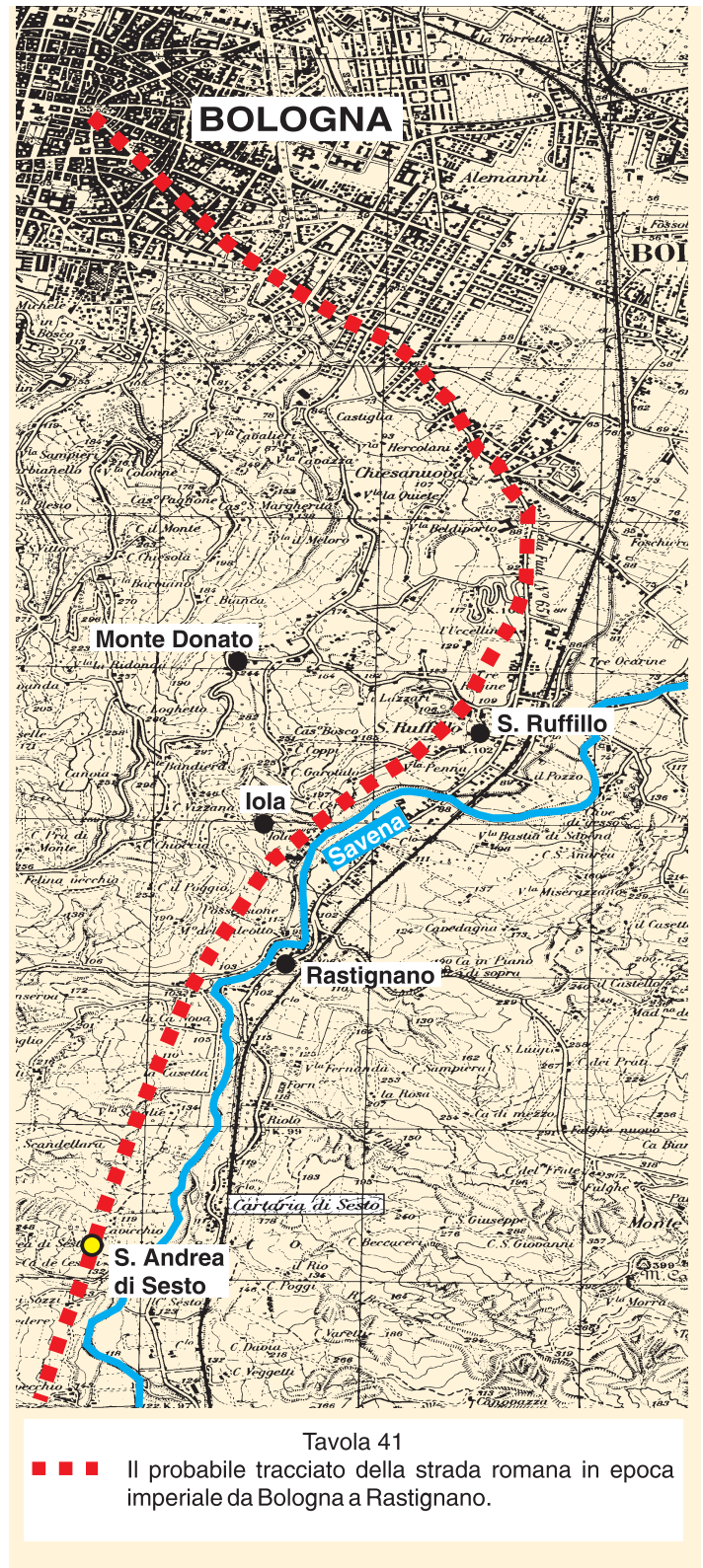
nel 1984 senza essere a conoscenza dei nostri rinvenimenti, aveva implicitamente riconosciuto che la deviazione verso Sesto, Calenzano e la Val Marina era nata dopo la metà del I sec. a.C. e cioè dopo la fondazione di Firenze.

Tutto quanto argomentato dimostra che i noti toponimi “miliari” testimoniano l'esistenza di una variante nata non meno di 120-130 anni dopo la costruzione della strada di Flaminio. D'altronde questi mai avrebbe tracciato la strada transappenninica su un percorso più lungo del necessario attraverso la Val Marina, ancora disabitata e potenzialmente soggetta ad attacchi nemici, quando poteva seguire la comoda e diretta pista etrusca da Fiesole alla Futa.

5 - Le varianti da Bologna al passo della Futa.

La variante settentrionale iniziava proprio dal centro urbano di *Bononia*, in corrispondenza dell'attuale piazza della Mercanzia, e seguiva la direzione di via S. Stefano, via Murri e via Toscana fino a S. Ruffillo. Il tracciato, mantenendosi poco più ad occidente dell'attuale strada statale, evitava l'attraversamento del Savena e proseguiva seguendo la sua sponda sinistra che, molto probabilmente, a quell'epoca, aveva sufficiente spazio per un passaggio sicuro sotto le scoscese pendici di Iola. Quindi continuava a costeggiare la sponda sinistra del Savena con un percorso rettilineo, com'è oggi la strada recentemente aperta quasi coincidente con il tracciato romano.

Questo primo tratto da noi descritto non concorda con il parere prevalente degli storici (Calindri, Palmieri) che hanno creduto di individuare nell'asse via Castiglione-monte Donato-Iola, l'iniziale tracciato romano; esso però avrebbe comportato una rilevante salita ed una corrispondente discesa fino al Savena, all'altezza di Rastignano, quando era possibile arrivare nello stesso luogo senza dislivelli e con un



¹⁵ Si consideri che la direzione rettilinea è la più breve e conveniente a parità di dislivello; se un percorso è rettilineo ma con rilevanti dislivelli, si deve tenere conto anche della distanza “virtuale”, cioè della maggiore fatica necessaria per superare le salite. Crediamo che questo tracciato sia stato seguito in epoca più tarda, quando un probabile spostamento verso sinistra dell'alveo del Savena ha eroso la base delle pendici di Iola, travolgendo la strada antica ed impedendone la ricostruzione per mancanza di spazio sufficiente. Soltanto dopo questo evento, per evitare l'attraversamento del Savena, si è preferito il transito da monte Donato e Iola..

allungamento insignificante¹⁵.

La strada, poi, passava vicino a S. Andrea di Sesto¹⁶, toccava le attuali case coloniche di “Octò” di sotto ed “Octò” di sopra e l’altro fabbricato chiamato “Villa Nove” su un poggio sopraelevato rispetto al corso del Savena.

Condividiamo, quindi, l’opinione del prof. Giovanni Uggeri il quale, in riferimento all’itinerario della strada romana transappenninica, ha scritto¹⁷: “... *La strada intermedia è quella che usciva verso sud-est dalla cinta muraria di Bononia e risaliva la vallata del fiume Savena; in questa sede interessa specificamente, in quanto si tratta di una strada ufficiale dello stato romano, alla pari della Faentina, perché anch’essa sicuramente dotata di colonne miliari, come indicano i toponimi superstiti di Sesto dove è noto un complesso romano alla Fornace, forse una mutatio, di Otto e di Villa Nove presso Pianoro. In un documento del 1061 è chiamata semplicemente “strata antiqua”. Essa utilizzava il Passo della Futa (quota 903), ed entrava nel Mugello a Barberino, detta un tempo “ad Vicesimum”, perché alla XX colonna miliare da Firenze, che si raggiungeva attraverso le Croci di Calenzano, la Val Marina e la nota sequenza toponomastica di origine miliare: Settimello, Sesto, Quinto, Quarto e Terzolle”.*

Fin qui i toponimi di origine miliaria ci indicano il tracciato esatto: mancano invece nel restante settore medio-vallivo che risaliva le pendici alla sinistra del Savena, raccorrandosi con l’originaria via di crinale. E’ molto probabile che l’innesto avvenisse a Brento, data l’importanza strategica della località ed il suo aumento demografico in epoca imperiale¹⁸, che sarebbe mancato senza una strada di grande frequentazione. E’ ricordata inoltre come sede vescovile nel V

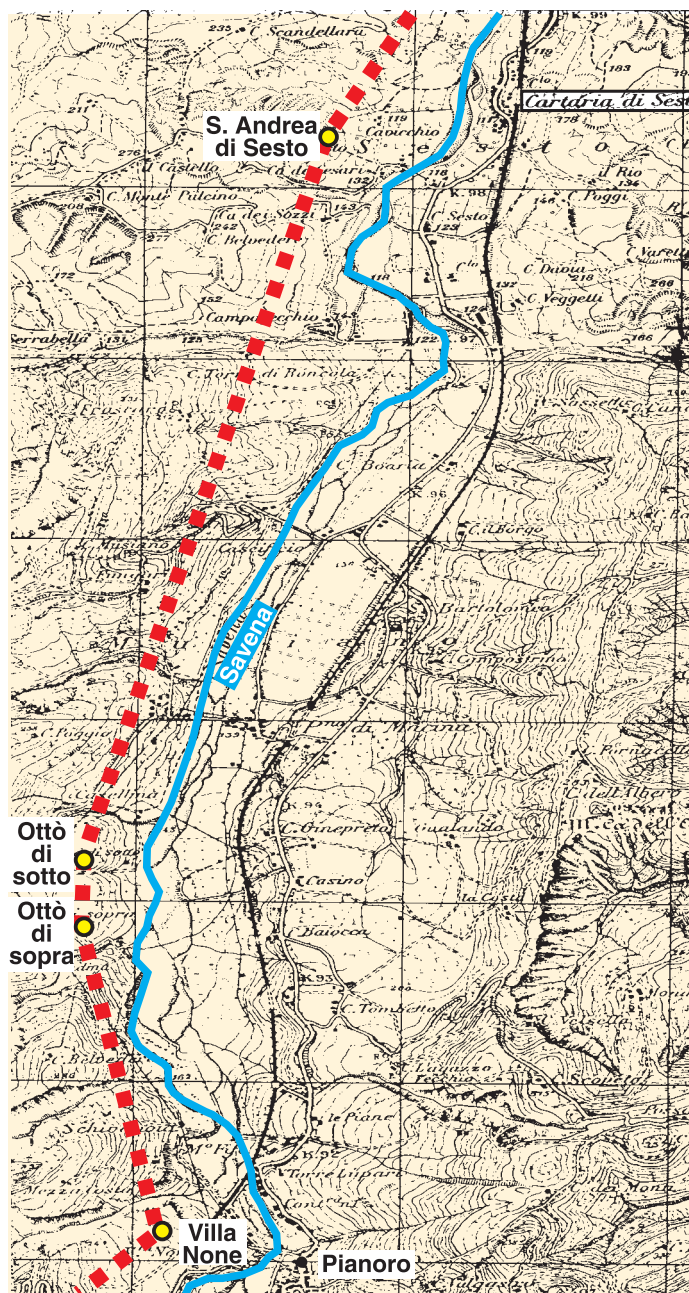


Tavola 42
 ■ ■ ■ Il probabile tracciato della strada romana in epoca imperiale da Rastignano a Pianoro.

¹⁶ G.L. Monti: “De viis publicis ac militaribus romanorum tempore per agrum bononiensem ductis”, pag. 658. Il Monti, in un saggio scritto in lingua latina nel 1828, sostiene che la strada transappenninica romana collegava Bologna con il Mugello seguendo il percorso indicato dai toponimi miliari. A proposito di “Sesto” precisa: “Sembra che fosse consuetudine dall’inizio di qualsiasi via, secondo l’abitudine dei Romani, costruire locande e alberghi al sesto miglio, da cui forse il nome di “Sesto” si conservò proprio in quei luoghi più frequentemente di qualsiasi altro numero... (omissis) pertanto non si deve dubitare che la via fosse antica e di origine romana (omissis).

¹⁷ G. Uggeri: “Viabilità appenninica tra la Regio VII e la Regio VIII (Mugello-Val Marina-Ombrore)”; in Atti del Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”; Costa Editore, Bologna, 1992.

¹⁸ Ludovico Savioli: op.cit., pag. 59: “... Brento nella sua fede fu una Città non lontana a Bononiensi Urbe”.

- Arturo Palmieri: “La montagna bolognese nel Medio Evo”; ed. Zanichelli, Bologna 1929, pag. 322: “Limitandoci alla nostra regione, troviamo che nel basso impero ebbero somma importanza alcune località nelle quali sorgevano forti agglomerati di popolazione da pareggiare la stessa città di Bologna, mentre ora non rimangono che i nomi: Claterna e Brento furono di queste”.

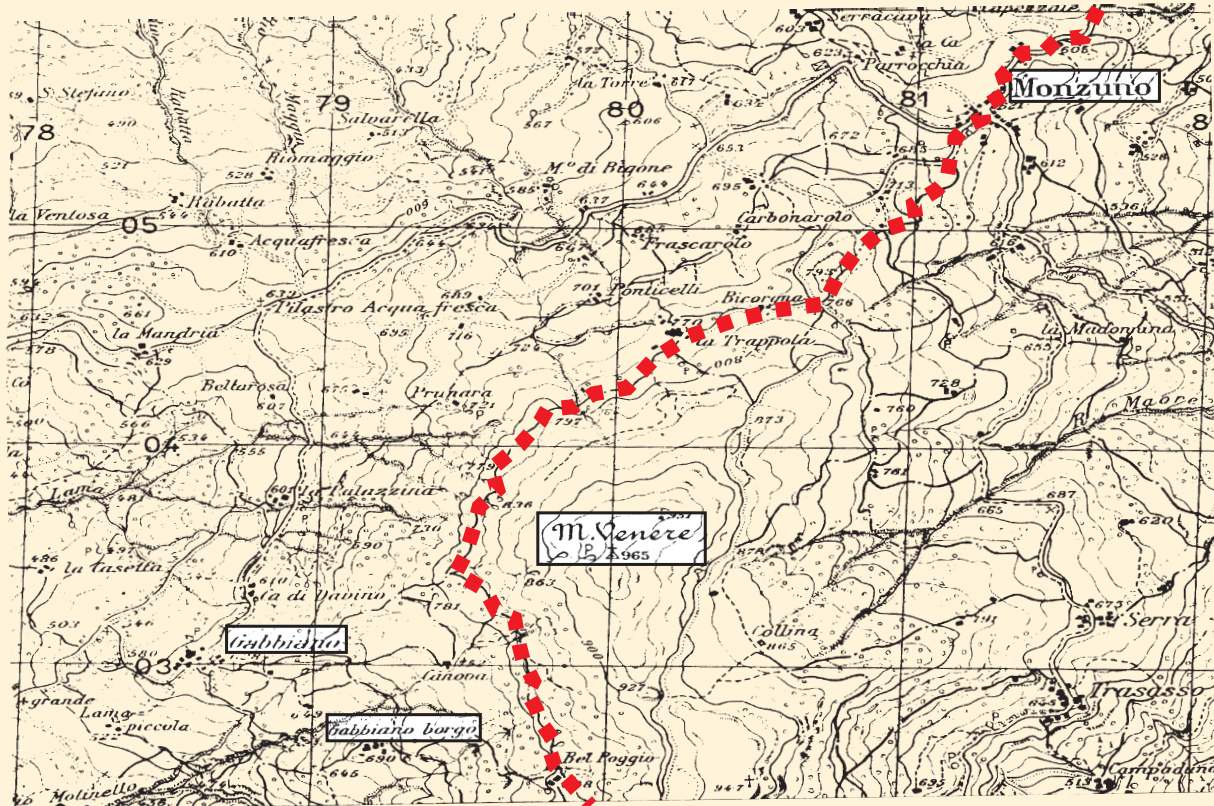


Tavola 43

■ ■ ■ Probabile tracciato romano anche in epoca imperiale

Un documento del 793 ricorda il passaggio della via romana, allora chiamata anche Clodia, da Gabbiano (*Gabiano inter Clodia et strata*), località che si trova sulle pendici occidentali di m. Venere in territorio bolognese (*in agro bononiensi*).

(I.G.M. autoriz. n. 5034 del 13.07.99).

secolo d.C..

Da Brento a Madonna dei Fornelli il percorso era quello originario¹⁹. Poi, in epoca imperiale, riteniamo che più a sud non abbia più seguito la logica di cresta per arrivare al passo della Futa. E' probabile che sia stata aperta una strada a mezza costa sulle pendici sud-occidentali di m. Bastione, m. Poggiaccio e Poggio Castelluccio per due motivi dipendenti da fattori ambientali.

Il primo poteva attribuirsi ad una estesa e profonda frana staccatasi per una lunghezza di oltre un chilometro sul versante occidentale della dorsale compreso fra il Passeggiere ed il Poggiaccio, che avrebbe travolto la strada e modificato addirittura la morfologia del

territorio.

Il secondo poteva consistere nelle maggiori difficoltà invernali che si incontrano a quote elevate (oltre 1150 m s.l.m.) rispetto ad un tracciato che avesse mantenuto una quota di circa 800 m s.l.m. Senz'altro, poi, mancavano le ragioni di sicurezza militare che avevano imposto il presidio di quelle vette.

Così, da Madonna dei Fornelli (m 798) cercando di individuare la variante che raggiungeva il passo della Futa mantenendosi in quota costante, abbiamo notato una serie di località, tutte allineate su un antichissimo percorso ancora oggi evidente ed anteriore alla nascita di Pian del Voglio e Bruscoli:

¹⁹ Si trova una conferma della frequentazione di questo tratto di crinale anche in epoca tardo imperiale ed alto medievale in un documento dell' VIII secolo d.C. esaminato correttamente da Don Antonio Bacci ("Strade romane e medievali nel territorio aretino"; Grafiche Calosci, Cortona dicembre 1985, pag. 276). Egli, criticando l'interpretazione del Manneschi, puntualizza: "il documento trascritto dal Muratori, e che sta in *"Antiquitates Italicae Medii Aevi"*, vol. III, pag. 67 e 76, parla di un *"Gabiano inter Clodia et Strata"* e *"inter Claudia et Strata"*, ma questo è ubicato addirittura in provincia di Bologna, piuttosto distante, direi, da S. Giustino Valdarno. Si tratta della donazione di molti possedimenti del Patrizio romano Opilio al monastero padovano di S. Giustina nell'anno 793; donazione confermata da Papa Gregorio IV nell'828, come anche il Manneschi riporta. Tra questi possedimenti compare appunto il nostro *"Gabbiano"* ubicato in *"agro bononiensi"*, *"in comitato bononiensi"*. Non si può quindi assolutamente partire da questi documenti per sostenere che la via Clodia passava da S. Giustino, e, tantomeno, che questo fosse il nome del percorso tra Chiusi, Arezzo e Fiesole".

Questo *"Gabbiano"* in *"agro bononiensi"* si trova sulle prime pendici orientali di m. Venere, esattamente ove passava la strada romana che, come noto, veniva chiamata anche Cassia, o Clodia, o Claudia.

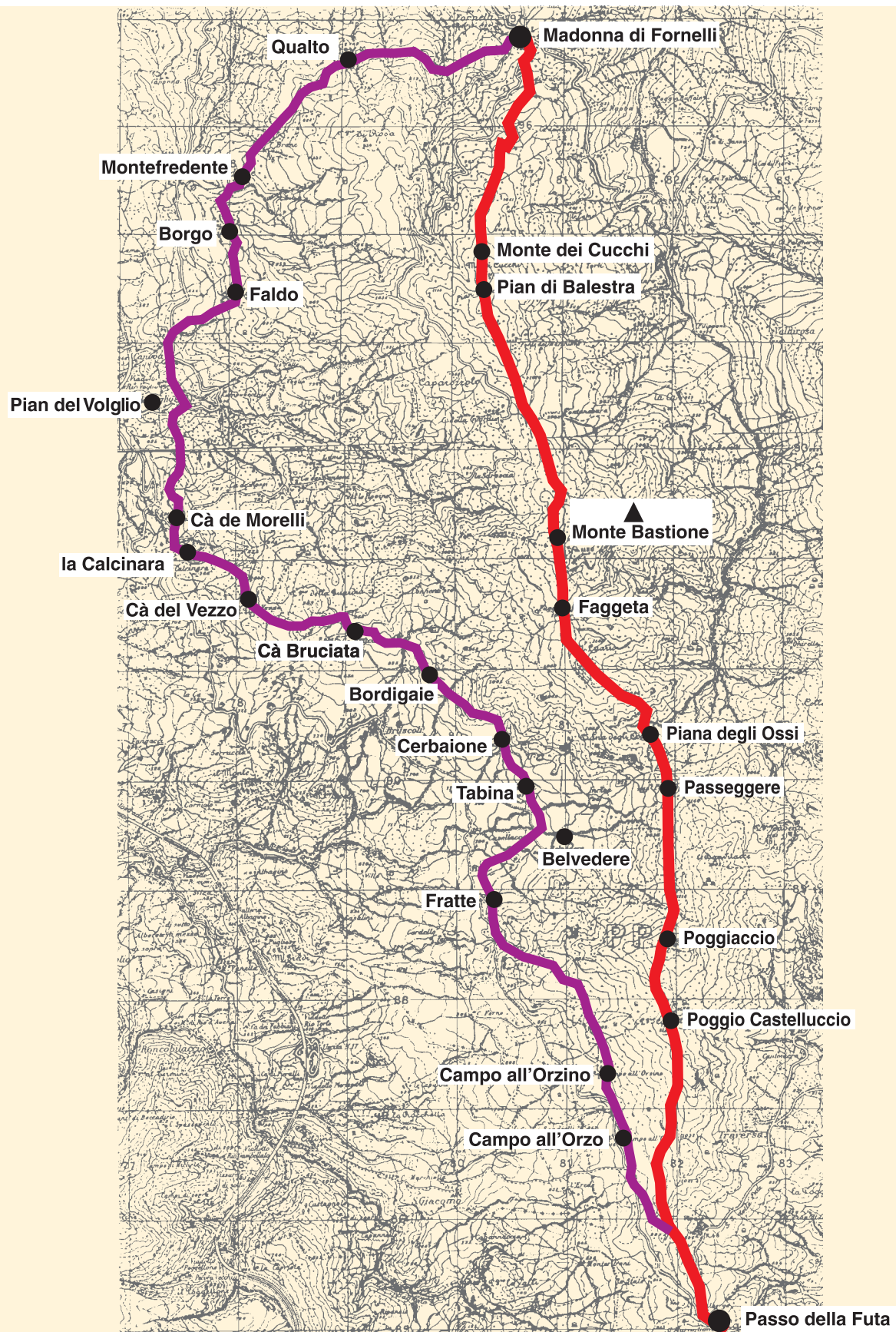


Tavola 44



Tracciato della strada costruita nel 187 a.C.



Probabile variante in epoca imperiale dal passo della Futa a Madonna dei Fornelli.

(I.G.M. autoriz. n. 5034 dell 13.07.99).

Qualto (m 762), Borgo (m 761), poco sopra Montefredente²⁰, il Faldo (m 725), vicino ai ruderi dell'antico monastero sopra Pian del Voglio²¹, sulla riva destra del torrente omonimo, Cà De Morelli (m 691), la Calcinara (m 764), Cà del Vezzo (m 847), la Serraccia (m 844), Cà Bruciata (m 896), le Bordigaie (m 846), il Cerbaione (m 838), Tabina (m 807), Belvedere (m 846), le Fratte (m 811), Campo all'Orzino (m 920), Campo all'Orzo (m 914), passo della Futa (m 903).

Proprio questa continuità di antiche borgate, che si susseguono per una lunghezza di 13-14 chilometri, ad una quota media di 800-850 m s.l.m., potrebbero rivelare una variante della strada romana. Comunque sono auspicabili verifiche archeologiche che confermino la nostra ipotesi.

6 - Le varianti da Firenze al passo della Futa

La variante meridionale della transappenninica iniziava dal centro urbano di *Florentia*, poi, fuori dalla città, si dirigeva verso Rifredi, ove superava il torrente "Terzolle". Qui effettuava una leggera deviazione a destra, fino ai piedi della collina delle Panche, ove riprendeva la direzione nord-ovest con un lungo rettilineo che, dopo aver sfiorato le località di Quarto e Quinto, arrivava fino a Sesto Fiorentino. In questo primo tratto persistono quattro toponimi riconosciuti da tutti gli storici come sopravvivenze dei corrispondenti miliari romani, probabilmente riferiti alla via Cassia che, fino a Sesto, coincideva con il percorso della transap-

penninica. Interessante è il toponimo "Castello", fra Quarto e Quinto, che ha un'ascendenza romana, stando all'opinione di E. Repetti²²: *"Una tale circostanza induce a congetturare che questo luogo derivasse il nome che porta di Castello dal ricettacolo o cisterna (castellum) delle acque, che costà dai tempi del Romano Impero si raccoglievano e quindi si distribuivano in acquedotti, cui forse appartenevano quelli che per l'Arcora di Rifredi entravano a Firenze"*.

All'uscita di Sesto Fiorentino la strada abbandonava la Cassia e si dirigeva decisamente verso nord, attraversando Settimello, ricordo del settimo miglio da Firenze, il torrente Chiosina ed il torrente Marinella a La Chiusa, ove confluisce anche il torrente Marina. Il nome di questa località ricorda il luogo di sbarramento del torrente che convogliava le acque nell'acquedotto diretto a *Florentia*. La carta archeologica della provincia di Firenze²³, a proposito di La Chiusa, menziona il ritrovamento, nel 1986, dei resti della presa dell'acquedotto romano. Il suo percorso è testimoniato da altri resti rinvenuti a Querceto ed a Villa Ginori in località Colonnata, vicino a Sesto Fiorentino, come documenta sempre la Carta archeologica della provincia di Firenze²⁴. Oltre La Chiusa la strada si manteneva sulla sponda sinistra del torrente Marina e risaliva la sua valle ricalcando più o meno il tracciato della strada attuale.

Prima di salire alle Croci di Calenzano si incontra la Cassiana, località che, secondo Giovanni Uggeri²⁵, sembrerebbe conservare il ricordo dell'antica via Cassia. Questa ipotesi è confermata dal rinvenimento, alle Croci di Calenzano, di tratti di strada lastricata romana²⁶. La strada continuava ad inoltrarsi verso l'Ap-

²⁰ Anche il Calindri ed il Palmieri indicano questa deviazione senza, peraltro, giustificare la loro opinione.

²¹ Giovanni Uggeri: op. cit., pag. 591: *"Qui si staccava a sinistra la strada dello Stale che puntava a nord-ovest su Pian del Voglio, insediamento notevole in età romana"*.

²² E. Repetti: op. cit., vol. I, pag. 562-563.

²³ Scheda n. 05/20: La Chiusa, tavoletta IGM 106 IV SE sezione CTR 263110 foglio 1; descrizione: *"l'aratura in profondità portò alla luce alcuni frammenti di calcestruzzo attribuibili allo speco dell'acquedotto romano"*.

²⁴ Scheda 43/27: Querceto, tavoletta IGM 106 I SO foglio 2: *"Si ha notizia, già dalla metà del Settecento, di consistenti resti dell'acquedotto romano nella località di Querceto. Nel corso di consistenti lavori agricoli nel 1929 vennero rinvenuti resti del condotto. Altri tratti di acquedotto vennero osservati anche in seguito"*.

- Scheda 43/51 Villa Ginori: tavoletta IGM 106 I SO foglio 2: *"resti dell'acquedotto romano provenienti da Val Marina"*.

²⁵ Giovanni Uggeri: op. cit., pag. 590: *"Da notare soprattutto la Cassiana che potrebbe essere un normale prediale romano (omissis), ma potrebbe anche conservare, forse più verosimilmente, il ricordo dell'antica via Cassia (omissis). Sappiamo infatti che il nome della via Cassia dell'Etruria, come quello della via Clodia, si estese ai diverticoli ed ai proseguimenti, fino ad indicare la via Emilia di là dall'Appennino"*.

²⁶ Carta archeologica della provincia di Firenze - scheda 02/10: tavoletta IGM II SE foglio 2. Le Croci: *"Nell'area presenza di tratti lastricati interpretati come resti di viabilità di epoca romana"*.

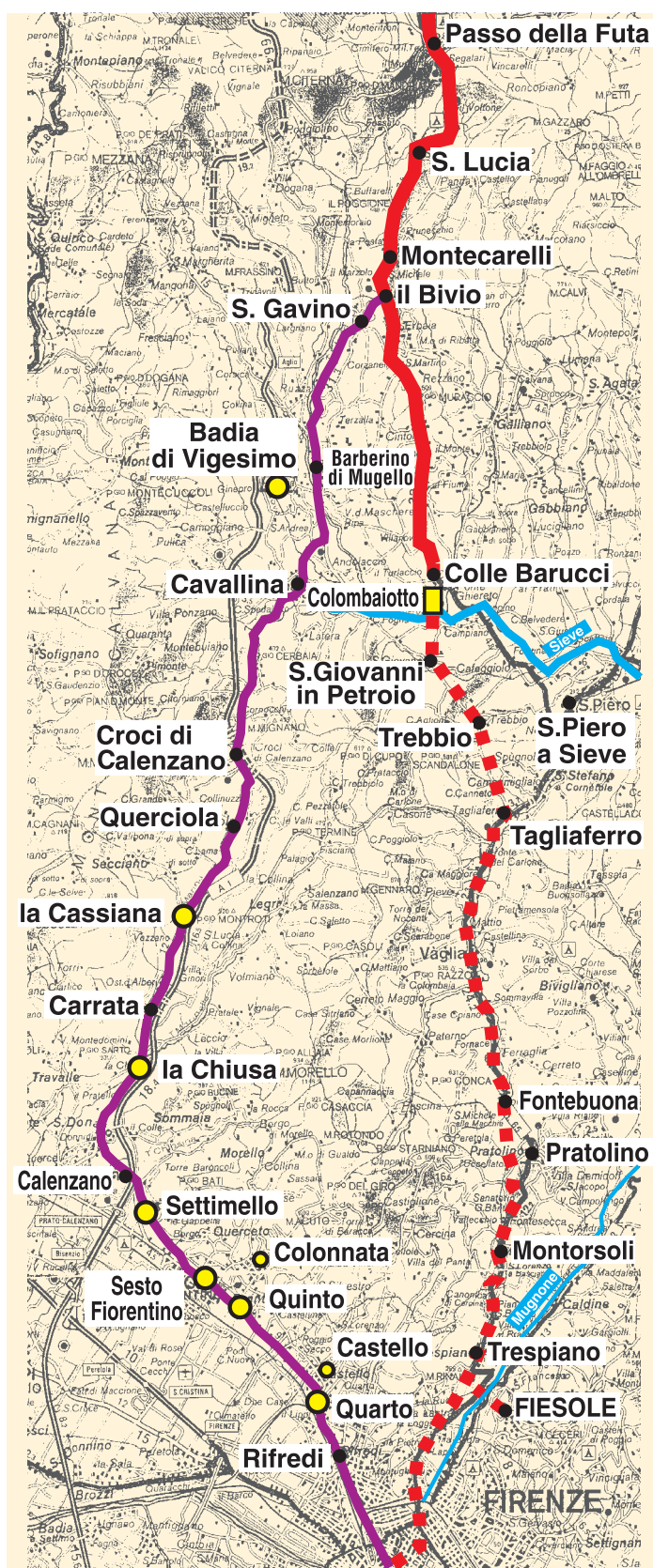


Tavola 45

- ■ ■ Tracciato della strada costruita nel 187 a.C.
- Probabile variante d'epoca imperiale da Firenze a Montecarelli.

pennino ove si incontra un toponimo molto significativo: la Badia di Vigesimo, testimonianza evidente della ventesima pietra miliare, come unanimemente riconosciuto da tutti gli storici²⁷.

Oltre Barberino la strada tendeva a riportarsi in cresta sul tracciato del 187 a.C. e, quindi, molto probabilmente, sfiorava le località di Terzolla, Corzano e Bonicaccio, fino a S. Gavinno, sostanzialmente più ad oriente rispetto alla strada attuale e con un minori dislivelli. Un chilometro più ad ovest di S. Gavinno c'è Castel Miliari, antico fortilizio, che conserva nel nome il

²⁷ E. Repetti: op. cit., vol. I, pag. 201: "Badia di Vigesimo. Ebbe nome di "Vigesimo" probabilmente dalla ventesima pietra miliare lungo l'antica strada municipale che da Firenze si dirige nell'Appennino di Vernio e dello Stale, traversando per Val di Marina il Ggio delle Croci a Cambiate, fra Monte Morello e la Calvana".

- L. Chini: "Storia del Mugello"; Firenze 1875, vol. I, cap. IV, pag. 136: "A ponente del Mugello nella piccola valle bagnata dalla Lora e dalla Stura, primi influenti del Sieve, sorge a' di nostri una chiesa chiamata la Badia di Vigesimo. Questo luogo, così denominato da puro vocabolo romano designante la vigesima lapide o ventesima pietra miliare di distanza da Fiesole o da Firenze, fu celebre sotto la Romana Repubblica, al pari d'Annejano, nei fasti della mugellana contrada (omissis). Gli eserciti romani, transitando spessissimo per essa, giunti a Vigesimo facean'alto e riposavano, attesoche quivi, dice lo Zuccagni Orlandini, era non solo una stazione o mansione militare, ma esiandio una grossa e popolosa borgata d'ogni ragione viveri e comodi alloggi fornita. Dove questa precisamente fosse, male adesso per me e per altri verificare saprebbei: tuttavia quanto è naturale e probabile che prima di ascendere l'ardua e faticosa Futa le truppe sostassero rifacendosi di forze; altrettanto sembra doversi ammettere che questa borgata nel basso piano tra la Badia di Vigesimo e il presente castello di Barberino sorgesse. Inoltre sendo noto che quella via era una diramazione di quella che da Fiesole, Rifredi, Quarto, Quinto, Sesto e Settimello procedeva a Pistoia e Lucca: c'induciamo a credere che Vigesimo fosse borgata anche più ricca e più popolata di quella d'Annejano, perché posta in luogo di maggiori relazioni commerciali o per conseguenza di maggiori guadagni".

- G. Uggeri: op. cit., pag. 590: "Subito dopo, l'antica Badia di Vigesimo o "Canonica S. Marie de Vigesimo" documentata dalle stesse decime già ricordate, costituisce una ulteriore testimonianza dell'esistenza della ventesima pietra miliare della strada romana all'altezza di Barberino".

²⁸ Johan Plesner: op. cit., pag. 31: "Il nome dell'antica Badia di Vigesimo deve essere preso come un'indicazione press'a poco esatta, del posto della pietra miliare romana; perché circa due doppie miglia più a nord troveremo un "Castel Miliari" che indica la susseguente tappa della strada romana in su verso il passo della Futa. Nella prossima vicinanza di questo Castel Miliari si trova la chiesa plebana medievale di S. Giovanni Adinari".

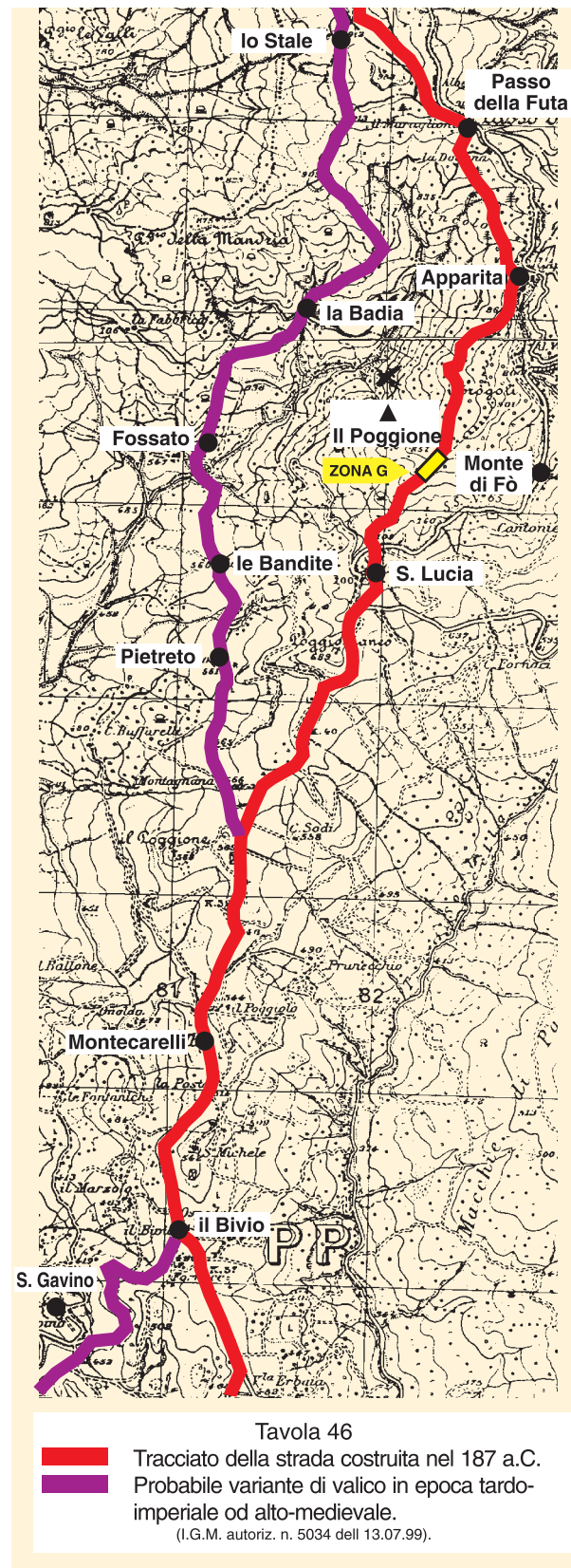
ricordo di una pietra miliare²⁸. Poco oltre S. Gavino, nell'attuale località Bivio, un chilometro a sud di Montecarelli, si innestava, poi, sull'originario percorso del II Sec. a.C. che proseguiva fino alla Futa. Terminava qui la lunga variante che era iniziata nel centro urbano di Firenze.

7 - La variante di valico in epoca tardo-imperiale o alto-medievale

Prima di concludere questo tema vogliamo formulare un'ultima ipotesi di variante del percorso transappenninico che potrebbe risalire al periodo tardo imperiale o alto medievale.

Già abbiamo descritto l'improvvisa interruzione dei lastricati rinvenuti a monte di S. Lucia attribuibile ad una imponente frana verificatasi sulle pendici meridionali del monte Poggione. E' probabile perciò che, in conseguenza di questo evento, la strada, dopo Montecarelli, non abbia proseguito fino a S. Lucia, ma sia nata, un chilometro prima, una mulattiera sulle pendici occidentali del monte Poggione che, passando da Pietreto, le Bandite, attraversava il torrente Stura, quasi alle sue sorgenti, giungendo alla Badia di S. Salvatore (detta dello Stale) a quota 703 m s.l.m.. Questo tracciato giustificerebbe anche la costruzione, nel 1048, di un ospizio per *"alloggiarvi i passeggeri in un tempo in cui non era ancora in uso l'arte degli albergatori nelle città, molto meno nelle aperte campagne e nei monti più inospiti dell'Appennino"*²⁹. Da qui la mulattiera risaliva fino allo Stale, a quota 913 m s.l.m., poche centinaia di metri dal valico della Futa, donde proseguiva verosimilmente verso Bologna utilizzando la variante Pian del Voglio-Qualto, descritta nel paragrafo 4° di questo capitolo.

Dallo Stale si poteva raggiungere il passo della Raticosa mantenendosi in quota costante e toccando le attuali località di La Traversa, il Covigliaio e Pietramala. Dalla Raticosa, poi, si aprivano due importanti direttrici: una verso la Romagna, attraverso Piancaldoli, e l'altra verso nord sulla dorsale ove poi sono sorti i borghi di Monghidoro e Loiano.



²⁹ E. Repetti: op. cit., pag. 364.

PARTE NONA

**UNA CONFERENZA,
UNA OVAZIONE,
UNA LEGGE
SULLE STRADE ROMANE**

CAPITOLO XXII

LE STRADE SEMPRE PROTAGONISTE NELLA STORIA DI ROMA E NELLE SUE LEGGI

- 1 - La conferenza sulla “*Tabula Peutingeriana*”: l’opinione ed il sopralluogo del Prof. Ernst Gamillscheg.
- 2 - L’ovazione di Victor von Hagen.
- 3 - Norme riguardanti la manutenzione delle strade e la limitazione della circolazione dei carri nella città di Roma nel 46 a.C. (*Lex Julia municipalis*).
 - 3.1 - Norme riguardanti gli obblighi di manutenzione delle strade urbane e suburbane di Roma e dei marciapiedi.
 - 3.2 - Norme che riguardano la limitazione della circolazione dei carri nella città di Roma.

1 - La conferenza sulla “*Tabula Peutingeriana*”: l’opinione ed il sopralluogo del Prof. Ernst Gamillscheg

Nel dicembre 1996 abbiamo assistito, presso la biblioteca comunale di Porretta Terme, ad una conferenza sulla *Tabula Peutingeriana*¹ tenuta dal Prof. Ernst Gamillscheg, docente all’Università di Vienna e Direttore della Biblioteca nazionale austriaca, ove è custodita la copia medievale di quel prezioso documento.

Egli ha illustrato nel dettaglio le informazioni che si possono trarre da essa, per una migliore conoscenza della più importante rete stradale romana all’epoca della sua prima redazione (340-360 d.C.), dei posti di tappa, delle distanze da città a città, dei corsi dei fiumi, etc.. La sua esposizione, in corretta lingua italiana, è stata particolarmente coinvolgente, anche perché i presenti hanno potuto seguire le sue descrizioni su una copia a colori in grandezza naturale (6,80 m x 34 cm) dell’intera *Tabula* che, via via, veniva mostrata².

Al termine gli abbiamo posto due quesiti:

- il primo inteso a chiarire per quale motivo la strada Bologna-Arezzo, costruita da C. Flaminio nel 187 a.C., non sia indicata nella *Tabula*.

Secondo il prof. Gamillscheg questa strada non aveva mai raggiunto l’importanza e lo “status” delle altre strade consolari, cadendo progressivamente in disuso, tanto che nel IV sec. d.C., quando è stata redatta la *Tabula*, non è stata inclusa nella grande viabilità. Del resto anche molte altre strade di epoca repubblicana non figurano in questa carta antica, avendo essa voluto rappresentare la rete delle strade più importanti dell’Impero mantenuta in perfetta efficienza nel IV sec. d.C..

- il secondo, come si doveva interpretare il segno rosso affiancato al segno verde scuro che indica il corso dei fiumi; più specificamente abbiamo chiesto se la linea rossa che accompagna il segno verde del *flumen idice* (fiume Idice) a sud ed a nord della via Emilia, vicino a Claterna, si poteva leggere come l’indicazione di una strada diretta verso l’Appennino. Egli ha fatto notare che le strade sono indicate con linee rosse rettilinee e con indicazioni di distanze e non seguono mai il corso dei fiumi, ma li intersecano. Il segno rosso che costeggia la linea verde scuro, rappresentante il corso dei fiumi, è soltanto un rafforzativo; pertanto la linea rossa che costeggia il corso del fiume Idice non indica assolutamente l’esistenza di una strada diretta verso gli Appennini.

¹ Per notizie sulla *Tabula Peutingeriana* vedasi nota n. 5 paragrafo 1° del capitolo VIII.

² A Pierangelo Ciucci va il merito di aver organizzato la conferenza ed al Comune di Porretta la lodevole iniziativa di avere acquistato quella copia che ora rimane a disposizione di tutti coloro che la vogliono consultare presso quella biblioteca.



La didascalia in calce a questo settore bolognese della Tabula Peutingeriana dimostra che il prof. N. Alfieri ha impropriamente interpretato il segno rosso che affianca il corso del fiume Idice, ritenuto da lui indicativo della via Flaminia Minor. (Dagli Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo"; Studio Costa editore, 1992, pag. 98).

La prima risposta, in sostanza, ha chiarito quanto ragionevolmente si poteva comprendere dalla lettura della *Tabula*: ha confermato l'antichissimo abbandono di questa strada transappenninica, che giustifica poi la sua scomparsa ed il suo oblio.

La seconda risposta, invece, ci ha sorpreso, perché era in disaccordo con il pensiero del prof. Nereo Alfieri.

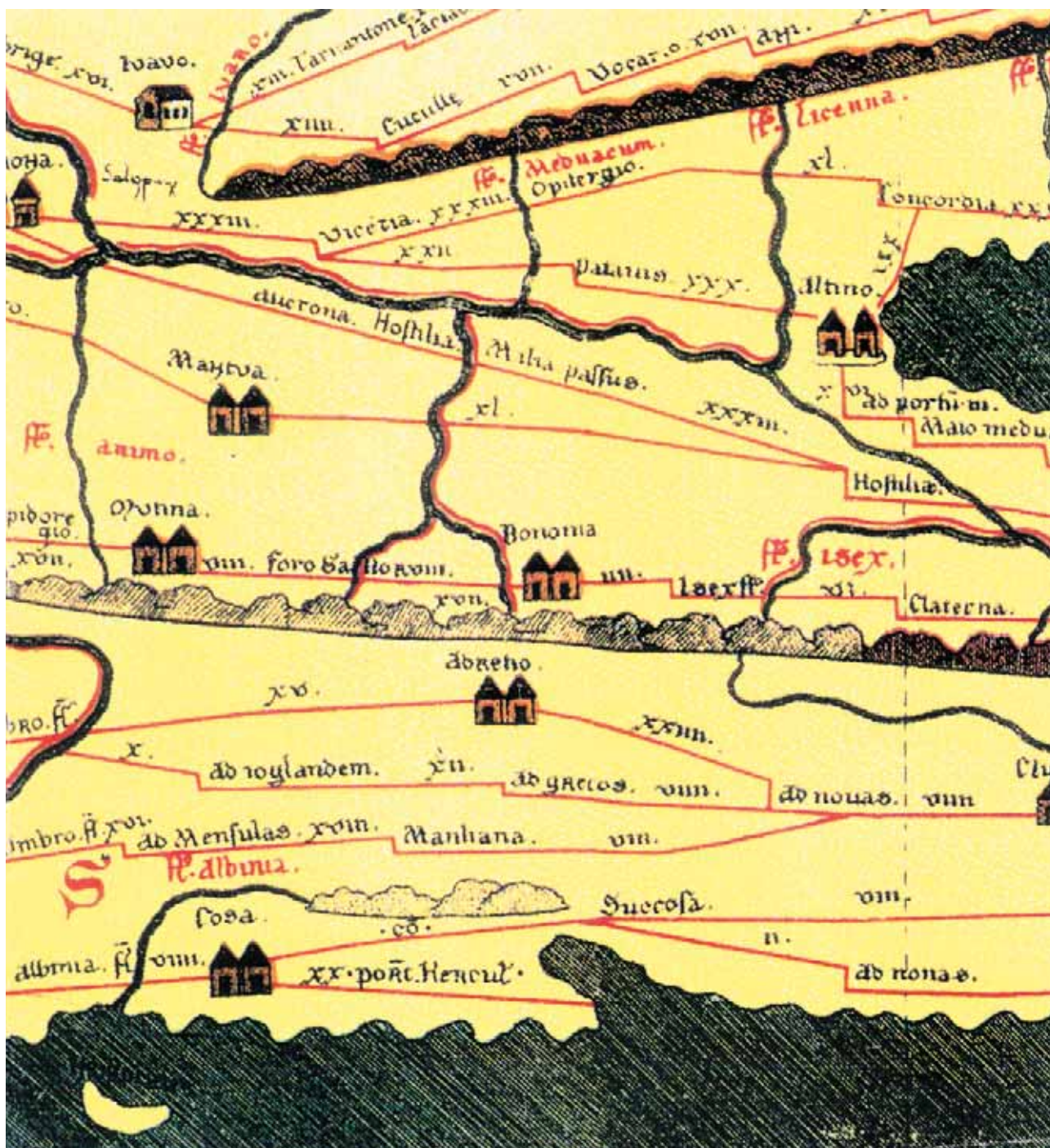
Egli, infatti, nel discorso tenuto al Convegno nel sett.-ott. 1989³, per portare un elemento di prova documentata a sostegno della

sua tesi, affermò che la linea rossa continua costeggiante il *flumen Isax* rappresentava l'inizio della strada transappenninica da lui chiamata "Flaminia Minor"⁴. Questa opinione figura fedelmente riportata nella sua relazione pubblicata negli "Atti del Convegno"⁵. Infatti nella didascalia della fotografia in bianco e nero di una porzione della *Tabula Peutingeriana* riguardante il territorio compreso fra Bologna ed Imola, il prof. Alfieri scrive testualmente: "*Tabula Peutingeriana. Particolare del settore bolognese. Nell'origi-*

³ Si tratta del già citato "Convegno sulla viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo" tenutosi a Firenzuola e S. Benedetto Val di Sambro nei giorni 28-29-30 settembre ed 1 ottobre 1989.

⁴ N. Alfieri: "Alla ricerca della Flaminia minore": ricordiamo che in questo studio il prof. Nereo Alfieri ha sostenuto che la strada costruita nel 187 a.C. dal console C. Flaminio fra Bologna ed Arezzo transitava sul crinale fra l'Idice ed il Sillaro partendo da Claterna.

⁵ Atti del Convegno: "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo - problemi generali e nuove acquisizioni"; Studio Costa editore, dicembre 1992, pag. 95 e ss..



Tabula Peutingeriana - territorio bolognese: osservando questa “carta” si può notare che tutti i fiumi, compreso l’Idice (fl. Idex) fra Bologna e Claterna, sono indicati con una linea verde affiancati da una linea rossa che non rappresenta un percorso stradale; le strade sono segnate con linee rosse continue, rettilinee che non costeggiano il corso dei fiumi, ma li intersecano.

nale a colori il fiume Idice (fl. Isex), disegnato in verde è accompagnato da una linea rossa continua, segno convenzionale delle strade: si tratta appunto della via Flaminia minore”⁶.

Questa differente interpretazione del significato di quella linea rossa ci ha lasciato interdetti e, nonostante l'autorevolezza del prof. Gamillscheg, il dubbio ci è rimasto fin tanto che, su nostra espressa richiesta, egli ci ha confermato, con lettera del 4 giugno 1997, la sua opinione che riportiamo tradotta testualmente: “alla domanda che lei mi ha posto riguardo la linea rossa sulla Tabula Peutingeriana, posso rispondere nel modo seguente. Come è riconoscibile dalla copia da lei trasmessa, le strade sono rappresentate come linee diritte con indicazioni di distanza. La linea rossa lungo il corso dei fiumi è da intendere solo come conferma di queste indicazioni topografiche”⁷.



Monte Poggione (sito G/3- 27 luglio 1997): il Prof. Ernst Gamillscheg (terzo da sinistra), docente all'Università di Vienna e Direttore della Biblioteca nazionale austriaca ove è custodita la copia medievale originale della “Tabula Peutingeriana”, ha effettuato un sopralluogo ai lastricati portati alla luce a sud del passo della Futa.



Monte Poggione (sito G/3 - 27 luglio 1997); da sinistra: Cesare Agostini, Pierangelo Ciucci, il figlio del Prof. Gamillscheg, il Prof. Gamillscheg, il Prof. Carlo Alvisi, Franco Santi, Angela Agostini ed, accosciato, il dott. Luca Fedeli.

⁶ Atti del Convegno citato: pag. 98.

⁷ La fotocopia della lettera è allegata (documento n. 13).

Ci siamo allora convinti definitivamente che il prof. Nereo Alfieri era caduto in un errore interpretativo nella lettura della simbologia riportata nella *Tabula Peutingeriana*.

Al termine della conferenza abbiamo invitato il prof. Gamillscheg a tornare sul nostro Appennino, nell'estate successiva, per visitare i rinvenimenti della strada romana.

Nei giorni 25 e 26 luglio 1997 è stato nostro ospite. Lo abbiamo accompagnato su alcuni tratti di lastricato insieme al dr. Luca Fedeli della Soprintendenza. Egli ha manifestato sincera ammirazione per i rinvenimenti ed ha espresso l'opinione che si tratti effettivamente di un impianto stradale romano, per la solidità ed imponenza della struttura in rapporto al luogo in cui essa si trova. E proprio in relazione alla sua ubicazione, sulla sommità del crinale appenninico a quote che superano i 1000 metri di altitudine, egli ha pienamente giustificato il suo abbandono in epoca imperiale e, conseguentemente, la mancata indicazione del relativo tracciato nella *Tabula Peutingeriana*.

2 - L'ovazione di Victor von Hagen

In tutti questi anni di ricerche, al termine di uno scavo che aveva riportato alla luce un tratto della strada lastricata, spesso ci siamo seduti ai suoi bordi ad ammirare l'opera dei Romani. Era facile per noi collegare idealmente tutti i lastricati ritrovati ed immaginarli uniti in un unico lungo nastro viario, solido e rettilineo, capace di infondere sicurezza a coloro che, allora, dovevano valicare l'imperio e selvaggio Appennino.

Eppure quello che ai nostri occhi era oggetto di ammirazione, costituiva soltanto una insignificante testimonianza a confronto della grandiosità e della estensione della rete stradale romana in epoca imperiale; così insignificante che coloro che l'avevano costruita l'hanno presto abbandonata, avendo, nel frattempo, realizzato strade molto più importanti.

Proprio meditando sul precoce abbandono di questa strada ci siamo resi conto della perfezione e dell'imponenza che aveva raggiunto

la viabilità romana nel momento del suo massimo splendore e ci sono ritornate alla mente le parole di Victor von Hagen⁸.

“I monumenti più durevoli di Roma non sono le rovine di un impero, ancora sparsi in gran parte dell'Europa e dell'Asia, e neppure i resti maestosi, grondanti storia, che si innalzano muti nel Foro, ma le onnipresenti strade romane: queste grandi vie lastricate che percorrevano come fili giganteschi tutto il mondo allora conosciuto attraversando con sicurezza prodigiosa monti e paludi, e perfino il cuore del Sahara, per congiungere, lungo i limites più remoti dell'Impero, città, fortezze e avamposti (omissis).

Le strade romane sono un fattore di una importanza incalcolabile nella storia dell'umanità. Roma divenne una fonte mobile di civiltà e la padrona del mondo proprio perché attraverso le sue strade era riuscita a controllare sistematicamente gran parte della superficie della terra.

Dal Miglio d'oro (Miliarium Aureum) del Foro, su cui erano segnate le distanze, diciannove strade lastricate conducevano in ognuna delle province dell'Impero. Correndo ininterrottamente fino al Reno e al Danubio arrivavano nelle terre degli Sciti sulle rive del Mar Nero, all'Eufrate, in Africa, in Arabia e perfino nell'India.

Le diciannove strade originali si svilupparono ramificandosi, crescendo e moltiplicandosi nello spazio e nel tempo finché, sotto il regno di Domiziano, Roma non si trovò ad amministrarne ben trecentosettantadue. Queste 53.000 miglia di comunicazioni viarie erano come corde tese della civiltà, grandi arterie vitali che arrivavano al limite di ogni orizzonte”.

Noi, che abbiamo vissuto l'emozione di vedere riemergere una strada costruita dai Romani e da loro stessi presto abbandonata perché considerata modesta ed inutile, nonostante la sua imponente e solida struttura, possiamo ben comprendere e condividere il pensiero di von Hagen.

⁸ Victor von Hagen: “Le grandi strade di Roma nel mondo”. Newton Compton Editori, pag. 13.

3 - Norme riguardanti la manutenzione delle strade e la limitazione della circolazione dei carri nella città di Roma nel 46 a.C. (*Lex Julia municipalis*).

In questa atmosfera di esaltazione della viabilità romana ci piace rimarcare come questo popolo abbia raggiunto un livello eccezionale anche nella emanazione delle norme che regolavano quest'aspetto della pubblica amministrazione.

Perciò vale la pena elencare una serie di disposizioni di legge scolpite sulla Tabula di Eraclea (*Tabula Eracleensis*)⁹, risalente all'età di Giulio Cesare (46 a.C.), che riguardavano, oltre che il censimento e le *frumentationes* (distribuzione gratuita del grano ai poveri), anche gli obblighi di manutenzione delle strade urbane e suburbane di Roma e la limitazione della circolazione dei carri nell'Urbe (*Lex Julia municipalis*).

Queste ultime disposizioni rispecchiano la diligenza e la cura che lo Stato aveva per la manutenzione delle strade e la regolamentazione del traffico, imponendo precisi doveri a carico dei privati e dei funzionari pubblici ai quali erano affidati questi compiti¹⁰.

3.1 - Norme riguardanti gli obblighi di manutenzione delle strade urbane e suburbane di Roma e dei marciapiedi

“(omissis)... circa le strade che si trovano o si troveranno nella città di Roma, o entro un miglio dalla città di Roma, laddove c'è continuità di insediamenti, chi sia proprietario di un edificio che si affaccia alla via, è tenuto alla manutenzione di quella via secondo le disposizioni di quell'Edile che ha competenza su quella parte della città secondo le disposizioni di questa legge. Quell'Edile controlli che tutti coloro che sono proprietari di edifici che si affacciano ad una via, via della quale secondo questa legge spetta a loro

la manutenzione, tutti costoro provvedano alla manutenzione di questa via secondo le sue direttive, affinché l'acqua non si fermi in quel luogo in modo che la popolazione si possa servire comodamente della via”.

Queste norme regolamentano la manutenzione delle strade ove le proprietà frontiste di entrambi i lati appartengano a privati. Ciascun proprietario doveva provvedere alla manutenzione della semicarreggiata davanti alla sua proprietà. La *Lex Julia Municipalis* prevedeva anche una equa regolamentazione degli obblighi dei frontisti, nel caso in cui dall'altra parte della strada esistesse un tempio od un edificio pubblico: “(omissis) circa le strade che si trovano fra un tempio ed un edificio o luogo pubblico ed un edificio privato, quell'Edile al quale è toccata la competenza su quella zona della città in cui si trova un tempio od un edificio pubblico o lo spazio pubblico, deve provvedere a stipulare un contratto per la manutenzione della metà della strada”.

La legge indica poi le procedure da seguire per la stipulazione coi privati dei contratti di manutenzione della strada e per incassare i relativi importi dovuti all'Erario: “Chiunque abbia l'obbligo, secondo questa legge, di provvedere alla manutenzione del tratto di via pubblica davanti alla sua proprietà, e non si sia attenuto alle prescrizioni di quell'Edile a cui si sarebbe dovuto attenere, (omissis) quell'Edile stipuli un contratto per la manutenzione di quella via. Questo Edile, non meno di dieci giorni prima di procedere nel contratto, esponga nel Foro, davanti al Tribunale, la sua proposta, dichiarando di quale via si tratti ed in quale giorno procederà alla stipulazione del contratto e davanti alle case di chi si trovi quella via... (omissis). Il Questore urbano o chi sovrintende l'Erario ha la responsabilità di controllare che nei pubblici registri sia addebitato tanto denaro

⁹ Si tratta di una tavola in bronzo rinvenuta in due frammenti nel febbraio 1792 nei dintorni di Eraclea (l'attuale Policoro in provincia di Matera). Da un lato c'è un'iscrizione in greco del V sec. a.C. relativa all'amministrazione dei possedimenti dei templi di Dionisio ed Atena. Dall'altro lato le disposizioni in latino che costituiscono la *Lex Julia municipalis*. E' evidente il riutilizzo nel I sec. a.C. della tavola bronzea che riportava già l'iscrizione greca del V sec. a.C.. La parte superiore della Tabula fu venduta sul mercato antiquario inglese per essere poi donata al Re di Napoli. La parte inferiore, finita anch'essa sul mercato antiquario, fu acquistata dal Duca di Bovino che poi la donò anch'egli al Re di Napoli. Entrambe le parti sono oggi conservate al Museo Nazionale di Napoli.

¹⁰ La traduzione letterale del testo latino è stata fatta dalla dott. Paola Giacomini del Dipartimento di Archeologia della Facoltà di lettere dell'Università di Bologna, in occasione di alcune brillanti lezioni tenute nella primavera 1988, che vogliamo qui ringraziare.

quanto è il costo dell'appalto, a colui o a coloro davanti alle cui proprietà la via si trova, in proporzione alla estensione in lunghezza e in larghezza dell'edificio di proprietà".

E' opportuno sottolineare come fossero precisate nel dettaglio le procedure da seguire per evitare incertezze interpretative. Anche nella determinazione del contributo che dovevano pagare i privati è stabilito un parametro di assoluta certezza: in proporzione alla superficie del singolo edificio (lunghezza per larghezza). E' fissata inoltre la sanzione a carico dell'inadempiante: *"chi ha un contratto per la manutenzione, deve fare in modo che la persona e le persone responsabili riguardo a quella somma non commettano frode. Se il responsabile non provvede a pagare la propria quota entro trenta giorni da quando egli o il suo procuratore è venuto a conoscenza del dovuto, dovrà pagare tale quota aumentata della metà; si deve allo scopo provvedere a nominare un giudice o fissare una procedura per la riscossione della somma dovuta".*

Anche i marciapiedi erano oggetto di particolare attenzione da parte della pubblica amministrazione che si interessava alla loro perfetta manutenzione: *"I marciapiedi che si trovano in luogo pubblico, davanti all'edificio di qualcuno, costui abbia cura che quel marciapiede sia sempre ben pavimentato in maniera continua con l'edificio, con pietre continue di buona qualità secondo la prescrizione di quell'Edile che abbia la competenza, secondo questa legge, su quella via".*

Inoltre sono impartiti ordini ai pubblici funzionari perché garantiscano la pulizia delle strade urbane e suburbane (entro un miglio da Roma) e controllino che i portici e le aree pubbliche non vengano occupate abusivamente, se non dai cittadini provvisti di regolare autorizzazione. E' in sostanza quello che oggi si chiama divieto di occupazione di suolo pubblico: *"Per quanto riguarda il fatto che gli Edili ed i Quattuorviri che si occupano della pulizia delle strade della città ed i Duoviri che sono addetti alla pulizia delle strade entro un miglio dalla città di Roma, chiunque essi siano, si occupino della pulizia delle vie pubbliche (omissis) nessuno in quei luoghi o in quei portici costruisca nulla e non occupi alcuna parte e non delimiti alcuna zona in modo che il popolo possa usare questi luoghi e questi portici a disposizione di tutti, con l'eccezione di coloro ai quali è stato concesso*

o permesso con le leggi, con i plebisciti o con dei senatoconsulti".

3.2 - Norme che riguardano la limitazione della circolazione dei carri nella città di Roma

Alcuni capoversi della *Lex Julia Municipalis* sono di eccezionale attualità, prevedendo disposizioni che regolamentano l'accesso diurno dei carri nella città di Roma: *"circa quelle vie che si trovano nella città di Roma in quei luoghi dove c'è continuità di insediamento, nessuno faccia circolare un carro dall'inizio dell'anno dopo il sorgere del sole e fino all'ora decima, salvo che serva per costruire templi sacri agli dei immortali o se deve fare un intervento di lavori pubblici, oppure perché dalla città o da quei luoghi si deve portare via a cura dello Stato dei materiali che, a cura dello Stato, sono stati appaltati e per questi motivi sarà lecito introdurre dei carri secondo questa legge per determinate persone e per determinati casi di queste operazioni. In quei giorni in cui sarà consentito alle vergini Vestali al Regem sacrorum, ai Flamini di essere trasportati nella città sui carri, per celebrare pubblici riti del popolo romano, a quei carri che è consentito introdurre per la celebrazione di un trionfo o quei carri che si devono portare per la celebrazione dei ludi pubblici da tenersi nella città di Roma od all'interno di un miglio, quei carri che sarà necessario introdurre per i giochi circensi, per questi motivi ed in quei giorni circoleranno per la città, secondo questa legge non è stabilita alcuna disposizione".*

La normativa regolamenta anche l'ipotesi in cui i carri si trovassero all'interno della città allo scoccare dell'ora del divieto di accesso; in tal caso non era vietato che potessero uscire sia vuoti che carichi di immondizie: *"Quei carri che saranno stati introdotti nella città di notte, circa il fatto che sia consentito a questi carri, dopo il sorgere del sole e l'ora decima, rimanere nella città o entro un miglio dalla città, sia che siano condotti da buoi o da cavalli, sia che siano vuoti o sia che debbano portare fuori i rifiuti, questa legge non prescrive nulla".*

Siamo nel 46 a.C. e Giulio Cesare si è preoccupato di emanare norme per la limitazione della circolazione dei carri nella città di Roma. Sono passati duemila anni e la stessa normativa è adottata oggi dal Comune di Roma e dai Comuni di altre grandi città italia-

ne, per limitare l'accesso dei veicoli nei centri urbani. E come oggi, anche allora, erano previste le eccezioni: alcuni carri avevano l'autorizzazione all'ingresso nelle città se destinati al trasporto di materiali per la costruzione di templi, per l'esecuzione di lavori pubblici o per il trasporto di autorità o per un "trionfo".

Allora si era già avvertito il latente conflitto pedoni-carri, come oggi esiste il conflitto pedoni-veicoli ed era stato privilegiato il pedone, come oggi si tende a fare nelle nostre città. Nulla è cambiato, ma questa identità evidenzia proprio l'alto grado di civiltà raggiunto da Roma nel I sec. a.C..

Documenti

RACCOMANDATA

29/9/1986

Egr. Signor
 Prof. FRANCESCO NICOSIA
 Soprintendenza Archeologica Toscana
 Via della Pergola n. 65
 FIRENZE

- 2 -

OGGETTO: Segnalazione di rinvenimenti d'interesse Archeologico riguardanti la strada costruita da C. Flaminio nel 187 a.C. (s.d. FLAMINIA MINOR)

Il Dr. Nereo Liverani, giornalista de "LA NAZIONE", mi ha informato della recente conversazione avuta con Lei sull'argomento in oggetto.

Con vero piacere Le invio subito tre numeri della rivista mensile "AUTOSTRADE" nei quali sono pubblicati tre articoli scritti da Vittorio M. Cesare sui rinvenimenti compiuti dal mio amico Franco Santi e dal sottoscritto sulla dorsale appenninica in territorio toscano, fra il Passo della Futa ed il confine emiliano.

La n.a. ricerca sono iniziata nel 1976 quando ci siamo prefissi lo scopo di trovare tangibili prove dell'esistenza della strada che, secondo quanto scritto da Tito Livio nell'VIII libro della sua "Storia di Roma", venne costruita dal C. Flaminio nel 187 a.C. per congiungere Bologna ad Arezzo al termine della campagna di guerra contro i Liguri. Il motivo di questa n.a. iniziativa deriva essenzialmente dalle seguenti circostanze:

- 1) - da oltre un secolo gli studiosi di questo problema, che hanno polarizzato le loro ricerche nel tratto fra il valico della Futa e Bologna, hanno sostenuto con fermezza il passaggio di quella strada lungo crinali diversi supportando le loro tesi essenzialmente su ricerche di archivio e sui toponimi delle borgate e dei paesi. Mai, o quasi mai, sono state fatte razionali ricerche "sul campo", cosicché la battaglia delle carte e delle pergamene si è cristallizzata tanto che una tesi non è prevalsa decisamente sulle altre. Ciò soprattutto perché mai prima d'ora era stato rinvenuto un metro di selciato di quella strada. Questa carenza doveva essere colmata.
- 2) - Franco Santi ed io siamo originari di Castel dell'Alpi, frazione del Comune di S. Benedetto Val di Sambro che

*/**

- 3 -

ritrovando numerosi tronchi di selciato ancora intatto, sommerso sempre da una coltre di terriccio di chiara origine organica, frutto di foglie e di rami caduti al suolo per oltre 2.000 anni.

Ped altri ritrovamenti, sempre sul crinale, che hanno portato la conferma della datazione di questo selciato. Mi sento se mi sono dilungato a descrivere sommariamente i luoghi dei rinvenimenti ed i motivi che ci hanno indotto a focalizzare la n.a. ricerca proprio lungo quel tratto di crinale dell'Appennino.

Consapevoli del n.a. grandi limiti sotto il profilo di una cultura storico-archeologica, per sfruttare utilmente la n.a. perfetta conoscenza dei luoghi, abbiamo cercato di leggere tutte quelle che è stato scritto su questa strada fantasma dagli studiosi e ricercatori di archivio, cercando di verificare sul territorio, l'attendibilità delle loro tesi.

Abbiamo constatato che molte di queste tesi crollavano miseramente di fronte alla illogicità dei percorsi sostenuti, sia per la orografia, sia per la natura dei terreni, sia per l'inutile lunghezza dell'itinerario. Le tesi più logiche, tenuto conto dell'orografia, dei toponimi, della natura dei terreni, della brevità e linearità del percorso, delle scarse pendenze, ci è sembrata quella indicata da alcuni studiosi (Galindri, Palmieri) i quali hanno sostenuto l'ipotesi che seguisse il crinale posto alla sinistra del fiume Savena, crinale che inizia al Passo della Futa (proprio nel punto in cui il Prof. Giovanni Uggeri della Facoltà di Lettere della Università di Firenze sostiene - in una monografia che Le allego - che arrivava la via Flaminia minor proveniente da Fiesole) e direttamente si dirige fino a Bologna transitando per le seguenti località:

Poggio Castelluccio, il Passaggio, Monte Luaro, Piana degli Oasi, Monte Bastione, Pian di Balestra (monte citato da Tito Livio come luogo di scontro fra Romani e Liguri durante la campagna del 187 a.C.) Madonna del Fornelli, Cedreoconia, Monte Venero, Montuno, Branto, Monte Aione, Fieve del Pino, Paderno e Bologna. (Ho segnato con evidenziatore verde questo percorso nella carta stradale che Le allego).

E' proprio su questo itinerario, nel punto più alto e sel-

ci contiguo al Comune di Fiesole, nel cui territorio si snoda un crinale in direzione Nord-Sud che si divide in parte dal valico della Futa e si protende fino a Bologna con lievisime pendenze, tante da costituire un naturale comodo passaggio per valicare l'Appennino. Conosciamo perfettamente questo crinale (che raggiunge l'altissima massima di mt. 1.190 a monte Bastione) perché fin dalla n.a. infanzia lo abbiamo percorso, seguendo sentieri e ruscelli, penetrando nella fitta e alta vegetazione di faggi che lo ricopre completamente tanto da renderne difficile, oggi, anche il passaggio a piedi.

Il crinale che parte dalla Futa e da lì va a Madonna del Fornelli (sempre nel Comune di S. Benedetto V.S.) è lungo circa 15 Km. ed a memoria di uomo non si hanno notizie che su di esso siano stati fissati insediamenti abitativi di una certa importanza; si sono ritrovate soltanto tracce di alcune case di contadini che si raggiungono hanno accettato di fissare su quel crinale la loro dimora affrontando i disagi dell'inverno ad alture di mt. 1.000/1.200 s.l.m.

Proprio questa constatazione ci ha dato la speranza di trovare tracce di quel selciato costruito oltre 2000 anni or sono; abbiamo infatti pensato che soltanto dove non è arrivata l'uomo a fissare la propria dimora stabile, dove il bosco di faggi è stato l'eterno padrone, potevamo trovare ancora quelle pietre pesanti da mani di schiavi Liguri sotto l'occhio vigile delle legioni di C. Flaminio.

- 3) - Dopo alcuni anni di ricerca a tappeto, con la costanza di effettuare innumerevoli saggi sotto la coltre di humus spesso anche 50-70 cm., fra una ragnatela di radici, abbiamo avuto la fortuna di trovare il primo metro di selciato largo cm. 260, costruito con grosse pietre di arenaria non geliva, squadrate, appoggiate sopra uno strato di "glarium" dello spessore di cm. 20/30.
- Dopo quel primo metro, altri metri, altre decine di metri. Fino ad oggi abbiamo individuato con sicurezza il tracciato esatto per una lunghezza di circa 7 Km.,

*/**

- 4 -

vaggio di case, che abbiamo trovato il selciato che cerchiamo. Non si è trattato quindi del rinvenimento fortuito di un selciato ben conservato in un luogo qualsiasi, ma di una strada che poteva e doveva essere soltanto su quel crinale, e meno che si voglia riconoscere l'intelligenza costruttiva dei Romani e l'attendibilità delle notizie storiche di Tito Livio.

Mi è sembrato importante sottolineare questo concetto non tanto per arrogarci il merito dell'intuito e della tecnica, quanto per evidenziare come la prova della datazione della strada sia insita nel rinvenimento stesso del selciato, proprio in quel luogo dove era logico che fosse stato costruito e dove appunto è stato ritrovato.

Non è questo e non vogliamo che sia creduto un atto di fede, perché possiamo dimostrare la n.a. convinzione con una abbondante documentazione fotografica e con il supporto di molti altri rinvenimenti, complementari fra loro, che verranno pubblicati sempre nella Rivista "AUTOSTRADE" nei prossimi mesi di Ottobre, Novembre e Dicembre.

Nel frattempo Le saremo molto grati se ci convoca a Firenze ove potremo anticiparle successivamente la prova acquisita a conferma del rinvenimento della tanto ricercata Flaminia Minor.

In attesa di una Sua cortese risposta ci tantano a Sua disposizione e Le porgo, anche a nome di Franco Santi, i più distinti saluti.

Francesco Nicosia

La lettera con la quale abbiamo fatto la prima segnalazione ufficiale dei rinvenimenti dei lastricati romani. Nell'oggetto abbiamo denominato la strada Flaminia "Minor" non avendo, a quel tempo, ancora deciso quale nome attribuirle.

MODULARIO
BENI AAAS - 251



*Ministero per i Beni Culturali
e Ambientali*
SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGICA
DI FIRENZE

Mod. 300

13 OTT. 1986

19

All'Avvocato Cesare AGOSTINI

Via S. Savino, 30

40128 BOLOGNA

Prot. N. 12168 Firenze 3 Allegati

Risposta al Foglio del
Viv. Lex N. 2

OGGETTO: segnalazione di rinvenimenti di interesse archeologico
(prot. n. 12168/02.10.1986).

Egregio Avvocato Agostini,

La si ringrazia per la gentile lettera e per gli allegati acclusi, inviati a questa Soprintendenza il 29 u.s. . Mentre cortesemente si sottolinea come non sussistano al momento (a parere di questo Ufficio) elementi sufficienti ad identificare la struttura viaria segnalataci con l'una o l'altra delle antiche strade tramandateci dalle fonti. Si comunica altresì che il funzionario di questa Soprintendenza, ispettore archeologo per il Comune di Firenzuola, provvederà a visitare appena possibile le strutture da Lei segnalate.

A questo scopo, il medesimo si porrà al più presto in contatto con Lei, nel caso Lei potesse fornirgli le indicazioni necessarie a reperire i tratti di strade da Lei segnalatici, nel corso del preannunziato sopralluogo.

Ringraziandolasi ancora, Le si inviano i più distinti saluti.

IL SOPRINTENDENTE
(Dott. Francesco NICOSIA)

LF/lm
LF

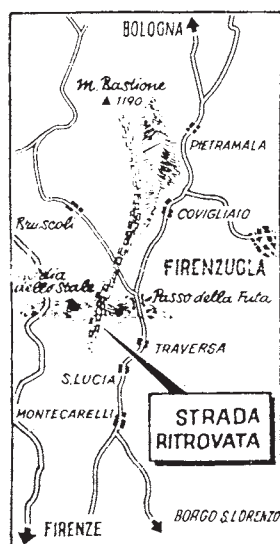
La lettera di risposta della Soprintendenza archeologica per la Toscana.

Martedì 5 novembre 1985

NAZIONE FIRENZE/PROVINCIA

Per quella antica strada

Studiosi sull'Appennino per svelare un mistero



Le tracce della strada sono state trovate a partire dall'antica Badia delle Stalle, a tre chilometri dalla statale della Futa, un tempo località isolata nel bosco e ora raggiungibile con una strada che conduce ad un piccolo centro residenziale. I segni dell'antico percorso lastricato affiorano, a intervalli, per circa sette chilometri sui prati o nelle faggete che in estate sono meta di gitanti toscani e bolognesi, e si perdono dopo Monte Bastione che sovrasta il centro di villeggiatura di Bruscoli, famoso per le rovine di un castello.

NEREO LIVERANI

Lassù, a più di mille metri di quota, il muschio dei prati e le foglie cadute dai faggi hanno nascosto per secoli una strada. Chi la costruì? Quando? Una modernissima tecnica di indagine, quella dell'uso del carbonio 14 per datare oggetti, e una campagna di ricerche compiuta dai bolognesi Franco Santi e Cesare Agostini hanno permesso di dare una risposta a molte domande. Si è diradata un po' la nebbia che ha sempre nascosto la storia delle più antiche comunicazioni stradali fra Toscana ed Emilia.

Una relazione sulle recenti scoperte è stata pubblicata da Vittorio Di Cesare nell'ultimo numero della rivista «Autostrade». A qualche chilometro dalla Futa, sui monti che sovrastano da una parte Coviglio e dall'altra il paesino di Bruscoli, sono state ritrovate le tracce di una strada lastricata che per circa sette chilometri andava dall'antica e quasi dimenticata Badia dello Stale fino a Monte Bastione, all'estremo nord della Toscana, un belvedere sulle colline e la pianura dell'Emilia, e poi proseguiva verso Nord. Qua resiste la vecchia faggeta che ha dato il nome a un casolare sopra Bruscoli, un bosco fresco e verdissimo in estate, aperto e luminoso in inverno quando

le foglie cadono in un colorito tappeto.

Proprio sotto questa coltre naturale è stata scoperta la strada, in qualche punto incredibilmente ben conservata: è larga circa due metri e mezzo, in qualche punto soltanto un metro, è coperta con piccole lastre di pietra e fu accuratamente tracciata in modo da evitare pendenze e curve troppo brusche. Era molto difficile determinare l'epoca della costruzione perché la tecnica non è quella classica romana. L'enigma era entusiasmante per i ricercatori: il mistero delle antiche strade dell'Appennino non è stato risolto mai interamente neppure dopo gli studi che cinquant'anni fa dedicò a questo tema per tutta la vita il danese Plesner e neppure dopo la bella pubblicazione di Daniele Sterpos.

Ai ricercatori bolognesi sono state utili altre scoperte fatte vicino alla strada dimenticata nel bosco: hanno identificato una cinta fortificata forse costruita dai Liguri che abitavano queste cime prima degli Etruschi e dei Romani, hanno trovato due antichissimi acquedotti, anche i resti di un paese fantasma ridotto a mucchi di pietre del quale si ignora tutta la storia. Ma la scoperta più preziosa o fortunata è quella di alcuni forni che furono usati per cuocere le pietre e ottenere la calce.

Accanto ai forni c'era del carbone: le analisi compiute a Firenze nel laboratorio del consiglio nazionale delle ricerche con il cosiddetto metodo del carbonio radioattivo hanno permesso di stabilire che la legna fu bruciata nel IV secolo dopo Cristo, il secolo di Costantino, l'epoca nella quale l'Impero romano cominciò a fare i conti con le invasioni.

A questo punto si hanno già abbastanza dati per fare qualche ipotesi e dare una risposta all'enigma. Anzi, si può azzardare una risposta anche per qualche altro mistero. Si sapeva che nell'età delle invasioni una strada militare ben fortificata partiva dall'odierna Prato, risaliva la valle del Bisenzio e poi attraversava lo spartiacque dell'Appennino dove per secoli ci fu la Badia dello Stale, o Ospedale, luogo di rifugio per viandanti e pellegrini. Si conosceva poi il percorso verso Ravenna ma si ignorava un collegamento diretto verso Bologna e Milano anche se località come Sasso di Castro dimostravano la presenza di fortezze. Ora sono state trovate, a quello che ragionevolmente pare, le tracce di questa via. Era una strada militare ma di grande traffico. Nella parte meridionale le favorevoli condizioni del fiume fecero fiorire, tanti secoli dopo, l'arte della lavorazione della lana.

Il primo articolo del giornalista Nereo Liverani, che ringraziamo per il suo costante interessamento ed incoraggiamento a proseguire le ricerche.

Documento n. 4



UNIVERSITA' DEGLI STUDI - ROMA
ISTITUTO DI FISICA "GUGLIELMO MARCONI"

ROMA, 17/7/84
Piazzale Aldo Moro, 2
I - 00185 Roma - Italia

IL DIRETTORE

Nei primi mesi del 1982 a Firenze presso il laboratorio C^{14} del CNR, via del Proconsolo 12, fu eseguita un'analisi su carboni di legno provenienti da forni per la calce in un punto chiamato Piana degli Ossi in località Bruscoli, comune di Fiorenzuola. I campioni raccolti dall'Avv. Cesare Agostini di Bologna hanno dato il seguente risultato:

1620 $\pm$ 30 anni dal presente (anno di riferimento 1950)
ovvero
330 $\pm$ 30 Anno Domini

Si precisa inoltre che la data non è stata pubblicata su "Radiocarbon" in quanto il ciclo completo (24 date) non fu portato a termine per definitiva soppressione del laboratorio che da tempo non riceveva più regolari finanziamenti dal CNR.

Distinti saluti

Dr Carlo Azzi

Per qualsiasi comunicazione:

Dr Carlo Azzi, lab C^{14} Ist. di Fisica, Città Universitaria
00100 Roma

Telex: 613255 ISNAFINU - Telefono: Operatore 4976-1, Diretto 4976

Certificazione delle analisi eseguite dal Laboratorio C^{14} del CNR di Firenze su campioni di carboni prelevati in uno scavo in località Piana degli Ossi.

ENEA

Esperimenti e Tecnologie Industriali e di Base

Prot. 372/GAR

Bologna, 27 maggio 1989



Dr. Luca Fedeli
Ispettore delle Soprintendenze
Architettura della Toscana
Via della Pergola, 85
50121 Firenze

Sig. Massimo Bianchini
Assessore del Comune di
S. Benedetto Val Di Sambro (Bologna)

ENEA



Segna libro n. 372/GAR

Pagina n. 2

Oggetto: Risultati delle analisi per radiocarbonio effettuate dal Servizio Botanico, C-14.

In risposta alla vostra richiesta, trasmetto i risultati ottenuti dal laboratorio di datazione C-14 dell'ENEA sui campioni prelevati nel corso dell'anno 1988 in diverse località nei pressi del santuario dell'Antica strada tra Piana di Faenza e il bosco delle Fata, in Comune di Poggiascura.

Tali analisi sono state effettuate dal Sig. Franco Santi e dall'Avv. Cesare Agostini, in presenza del sottoscritto e a invito del Dr. Luca Fedeli e del Prof. Giuseppe Longo del Dipartimento di Fisica dell'Università di Bologna.

I risultati sono i seguenti:

1) Campione 80-42

Legno carbonizzato raccolto in località Etrusca, sotto il pavimento di resti di insediamenti medievali.
Età: 1310 ± 80 anni S.P.
Data corrispondente: 850 ± 80 anni Cristo.

2) Campione 80-43

Legno carbonizzato raccolto alla sommità di Poggio Castelluccio alla profondità di circa 60 cm.
Età: 2640 ± 70 anni S.P.
Data corrispondente: 850 ± 80 anni Cristo.

3) Campione 80-104

Carboni raccolti in località Poggiaccio al centro di una prateria antichissima secolare, alla profondità di circa 40 cm.
Età: 3510 ± 250 anni S.P.
Data corrispondente: 1860 ± 320 anni Cristo.

4) Campione 80-105

Carboni inceneriti raccolti in località Piana degli Ossi nel primo forno, alla profondità di circa 180 cm.
Età: 1290 ± 300 anni S.P.
Data corrispondente: 700 ± 300 anni Cristo.

Altri prelievi non hanno fornito una quantità di sostanza organica sufficiente ad essere datata.

ENEA
Dipartimento
Servizio Botanico
C-14 (sezione per la datazione)
Servizio Botanico
e Servizio Botanico

Dr. G. Agostini
Avv. C. Agostini
Tirreno (50131) (50131)

Campione 80-42 (Etrusca)
Campione 80-43 (Poggio Castelluccio)
Campione 80-104 (Poggiaccio)
Campione 80-105 (Piana degli Ossi)

Alcuni dati tecnici.

Tutti i campioni sono stati controllati allo stereomicroscopio e trattati con ripetuti bagni acidi e alcalini. Quelli bruciati e l'anidride carbonica di ognuno trasformata in benzene per la rivelazione della radioattività del C-14 col metodo della scintillazione liquida. Conteggio del fondo 1.330 l.c.p.; attività del moderno 7.8240.02 l.c.p./g. Il delta C-13 è stata stimata. I campioni sono risultati tutti a quattro in quantità insufficiente ad ottenere datazioni in condizioni ottimali (la quantità del benzene ottenuto sono comprese tra 0.7 e 1.7 grammi, invece di 3.1 minimo), per cui gli errori di misura sono abbastanza grandi.

ENEA



Segna libro n. 372/GAR

Pagina n. 1

Le età presentate in anni "Before Present" sono quelle ottenute secondo la formula di Libby e sono riferite all'anno 1950. Le date ad esse corrispondenti sono state ricavate tramite le curve di calibrazione ottenute dendrocronologicamente e pubblicate da "Radiocarbon" nel 1987.

Inviò i migliori saluti.

Agostino Salomoni
Agostino Salomoni

Documento relativo alle analisi C.14 effettuate su campioni di carboni prelevati nelle seguenti località: Zuccaia, Poggio Castelluccio, Poggiaccio e Piana degli Ossi, (Analista Dr. Agostino Salomoni, ENEA di Bologna).

Certificazione delle analisi eseguite nel maggio 1989 dal dott. Agostino Salomoni dell'ENEA di Bologna su alcuni campioni di carbone rinvenuti sulla sommità di Poggio Castelluccio, sulle pendici del monte Poggiaccio ed in località Piana degli Ossi.



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO

DIPARTIMENTO DI FISICA

VIA CELORIA 16 • 20133 MILANO (ITALIA)

TELEFAX 334687 INEN MI • TELEFAX (02) 2366583

SEZIONE STATI AGGREGATI - Tel. (02) 2392.352

Sono state eseguite le datazioni dei seguenti campioni:

D635 Bruscoli-Scavo di fornace per calce- frammento di
parete sopra il forno

D639 Bruscoli-frammento di ceramica dall'area di scarico

D640 Poggio Castelluccio-frammento di ceramica

Le datazioni sono state effettuate con tecnica "fine-grain".
Il comportamento termoluminescente di tutti i materiali si è
rivelato piuttosto irregolare, e di conseguenza la valutazione
della dose totale assorbita è affetta da una imprecisione
decisamente maggiore della norma. Ne consegue un errore per-
centuale sulle età dell'ordine del 10%.

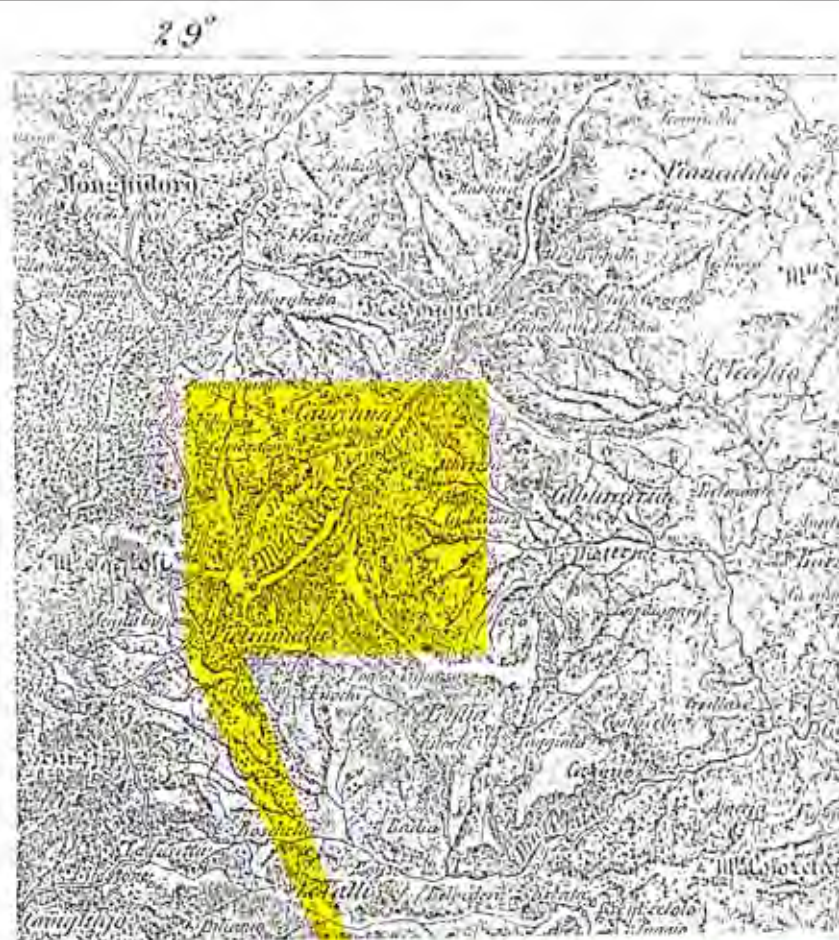
I risultati sono riportati in tabella

Campione	Dose totale (Gy)	Dose annua (mGy)	Datazione
D635	6.8+0.6	6.22+0.2	882+94 d.C.
D639	3.0+0.2	6.00+0.4	1491+50 d.C.
D640	19.9+1.4	7.79+0.6	566+200 a.C.

Milano, 5/6/90

Emanuela Sibilia

Certificato delle analisi a termoluminescenza eseguite nel giugno 1990 dal Dipartimento di Fisica dell'Università Statale di Milano su alcuni campioni prelevati alla Piana degli Ossi.



Cartografia dell'Istituto Topografico Militare di Vienna (anno 1851) nella quale è indicata con il nome di "Fiamminga" il tratto di strada che dal passo della Raticosa si dirige verso Piancaldoli e quindi verso la Romagna.

Documento n. 8

DOtt. LIVIO FOLLO

40123 BOLOGNA

STR. MAGGIORE, 70

TEL. 051 - 26.24.00

RISULTATI DEGLI ESAMI EFFETTUATI SU ALCUNI FRAMMENTI DI UN OGGETTO RINVENUTO IN LOCALITA' POGGIACCIO (Comune di Firenzuola).

A seguito di richiesta pervenutami ,nell'ottobre 1988, da parte del prof.Giancarlo Susini,Preside della Facoltà di Lettere dell'Università degli Studi di Bologna,ho preso in esame alcuni frammenti di aspetto diverso che mi risultano essere stati rinvenuti da parte Signori Franco Santi,Cesare Agostini e Vittorio Di Cesare,in località Poggiaccio (Comune di Firenzuola),in prossimità del crinale che collega il Passo della Futa a Bologna.

Il Rinvenimento di tali oggetti è avvenuto in occasione dell'effettuazione di un sondaggio stratigrafico in corrispondenza della sezione trasversale di una strada pavimentata in arenaria che si fa risalire ad epoca romana.

I frammenti esaminati sono stati rinvenuti esattamente alla profondità di 50 centimetri ed erano inseriti nello strato di glarium sottostante il selciato.

Si è pensato di procedere con due metodologie distinte:la prima tendente ad appurare la forma originaria dell'oggetto,la seconda ad indagare la composizione superficiale del rivestimento dei frammenti.

Sono stati effettuati esami radiografici a potenziale,intensità e tempo di esposizione diversi che , dopo vari tentativi,ci hanno permesso di leggere con assoluta precisione la morfologia originaria dei frammenti .L'esame radiografico ,infatti, lascia intravedere con assoluta certezza , che i vari frammenti sono pertinenti ad uno stesso oggetto che risulta essere un chiodo , la testa appiattita e con lo stelo martellato terminante a punta , della lunghezza complessiva di circa 4 centimetri.

La materia originaria dell'oggetto era il ferro che,come elemento metallico non esiste se non in piccolissime tracce; rimangono inglobati nella testa del chiodo alcuni residui della parte idrata dell'ossido (ruggine) e la parte di alterazione corrosiva che si è arrestata nella zona di contatto con il terreno.Questa configurazione ha permesso il recupero dei residui trasformati della parte metallica originale compattandone la morfologia.

La fase corrosiva è senza dubbio riferibile ad una giacitura plurisecolare;confronti con alterazioni di prodotti del ferro a morfologia corrosa similare ci riportano sicuramente prima del III-IV sec.a.C.,come pure la tipologia del chiodo che può trovare riferimento in oggetti simili nell'ambito di una cultura appenninica o villanoviana.

Altri esami sono in corso al fine di completare il quadro per meglio precisare l'ambito cronologico dell'oggetto.

Dott.Livio Follo

Docente di Scienza e Tecnica del Restauro

Scuola di Perfezionamento in Archeologia

Università di Bologna

già Direttore del Lab. Restauri del Museo Arch.di Bologna

20 MAG. 1989

CODICE FISCALE: FLL LVI 87B00 G141Y

Certificato del dott. Livio Follo (docente di Scienza e Tecnica del Restauro alla Scuola di Perfezionamento in Archeologia all' Università di Bologna) relativo agli esami effettuati su un chiodo rinvenuto fra il "glarium" sotto il basolato stradale in località Poggiaccio.

ETH Eidgenössische
Technische Hochschule
Zürich

Ecole polytechnique fédérale de Zurich
Politecnico federale svizzero di Zurigo
Swiss Federal Institute of Technology Zurich

Institut für Mittelenergiephysik

Prof. W. Wölfli

0970

HPK-Gebäude

Durchwahl-Nr. 01/377 2033

Telefonzentrale 01/377 44 11

Telex-Nr. 823 153 ehpk ch

Postadresse:

Institut für Mittelenergiephysik
ETH-Hönggerberg
CH-8093 Zürich

Mr.

Dr. G. Fedeli

Cooperativa Archeologia a.r.l.

Via De Baldovini

I-50126 FIRENZE

Dear Dr. Fedeli

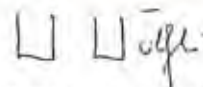
Here is the ^{14}C -result of your "Sabbio A" sample, you have personally submitted on February 19, 1990, for AMS-dating:

Lab.No.	Sample Code	AMS-Radiocarbon Age [yBP]	$\delta^{13}\text{C}$ [‰]
ETH-6022	U.S. 203 B.P.C. SABBIO A <i>tele</i>	1480 [±] 70	-27.0 [±] 2.4

Dendro corrected or "calendar age range" ¹⁾ with a confidence limit of 95 % (2 σ) : cal AD 420 (596) 670



Yours sincerely,



Prof. W. Wölfli

¹⁾ M. Stuiver and P.J. Reimer, Radiocarbon 28, 2B (1986) p. 1022

Certificato dell'analisi di un frammento carbonioso prelevato dal dott. Fedeli nella Piana degli Ossi (saggio C) eseguito dal Laboratorio E.T.H. di Zurigo.

PREHISTOIRE & ARCHEOLOGIE ARCHEOLOGIA

INFOS PRATIQUES

CONGRES

" La viabilité entre Bologne et Florence au cours du temps, problèmes généraux et acquisitions nouvelles "

Cet important congrès, organisé par l'Institut pour les Biens artistiques, culturels et naturels de la région d'Emilie-Romagne, avec l'appui des Communes de Firenzuola et de San Benedetto Val di Sambro, et la participation des Surintendances archéologiques de Toscane et d'Emilie-Romagne, s'est tenu du 28 septembre au 1er octobre 1979 dans les deux localités citées de l'Apennin, face à des paysages magnifiques, reboisés, peuplés de coquettes résidences et animés par un tourisme écologique.

Une trentaine de communications ont traité :

- de la technique de construction des routes pour l'époque romaine, le Moyen Age et les temps modernes,
- des données naturelles (géologie, géomorphologie, hydrographie, évolution climatique) et des conditions historiques,
- de la problématique diachronique concernant les liaisons entre Bologne et Florence,
- d'une série de comparaisons avec les autres vallées de l'Apennin.

Le géographe L. Gambi a tiré avec science et tact les conclusions de ces contributions. Les travaux se sont achevés par une table ronde animée, avec questions et réponses, devant une nombreuse assistance (jusqu'à 200 personnes).

Les participants ont été frappés par :

- le rôle du Professeur N. Alfieri (Institut d'archéologie de l'Université de Bologne), qui, avec ses nombreux élèves, a véritablement été l'âme du congrès ;
- l'apport d'amateurs passionnés (S. Agostini, F. Santi, V. di Cesare) qui, à la suite de dix années de prospections difficiles, ont découvert dans la montagne, près du col de la Futa (haut val Savena, Monte Bastione), plusieurs secteurs d'un itinéraire dallé, où ils ont proposé de reconnaître la *via Flaminia minor* ou voie mili-

taire ouverte, d'après Tite-Live, en 187 av. J.-C. par les troupes de Flaminius. Ce remarquable tracé de crête reprend probablement une piste indigène. Les congressistes ont pu voir ces vestiges impressionnants dans de très beaux sous-bois.

Cette proposition d'identification, à approfondir, s'oppose à un autre tracé, plus oriental, visant Claterna par le col de la Raticosa ;

- le mécénat de la Société italienne des Autoroutes, qui a dépensé quelque cent millions de lires pour la présentation des découvertes, mérite d'être souligné, ainsi que la collaboration de plusieurs institutions publiques et privées qui ont travaillé en commun à l'organisation du congrès. La générosité de l'hospitalité offerte fut extraordinaire.

Nous retenons aussi :

- le caractère réellement interdisciplinaire de ces recherches et leur amplitude : elles intéressent les deux versants de l'Apennin, d'une mer à l'autre ;
- l'importance historique, économique, politique, mili-

taire, culturelle, des faisceaux de routes traversant cette chaîne, cela depuis la protohistoire jusqu'à l'époque moderne, avec des déplacements d'axes en rapport avec le contexte historique.

Toute la problématique du réseau routier a été ainsi évoquée à partir de cas concrets : sources (textes, inscriptions, iconographie et cartographie, toponymie, archéologie, archives), construction, chronologie relative et absolue. La publication des *Actes* sera donc attendue avec impatience.

A l'occasion du congrès a été diffusé un ouvrage très illustré de C. Agostini, V. di Cesare et F. Santi, *La strada Flaminia Minore*, Bologne, Studio Costa, 1989, 4°, 128 p., dont est extrait le document ci-contre, ainsi qu'une " Analyse critique de la via Flaminia Minor " par C. Agostini et F. Santi (même éditeur, 4°, 64 pages). Ajoutons que les découvreurs ont aussi identifié un important four à chaux, probablement médiéval, et plusieurs " castellieri " (oppida) indigènes (ligures)

où des fouilles prometteuses ont été entreprises par la Surintendance aux Antiquités de Florence. Les recherches seront sans nul doute poursuivies.

Trois vœux ont été émis à la fin du congrès :

- mise à jour et poursuite de la carte archéologique d'Italie (1/100000, Florence, Institut Géographique Militaire),

- recensement à fins de comparaisons et de sauvegarde de tous les secteurs connus d'itinéraires routiers anciens (avec le concours des collectivités locales),

- diffusion de l'information à but pédagogique et didactique.

Un exemple à imiter.

R. Chevallier

La strada flaminia militare (Poggio Castelluccio)

CONFERENCES

Centre d'étude d'Histoire de l'Art Andrée Thenot

L'art gothique

16 janvier 1990 : L'abbé Suger et Saint Denis

23 janvier 1990 : Les premières églises gothiques

30 janvier 1990 : L'évolution de l'architecture gothique

06 février 1990 : La sculpture monumentale (I)

13 février 1990 : La sculpture monumentale (II)

20 février 1990 : La sculpture funéraire

06 mars 1990 : Les objets d'art gothiques

13 mars 1990 : La Tapisserie

20 mars 1990 : Le Vitrail

27 mars 1990 : Etude de deux grands chefs-d'oeuvre :

le Couronnement de la Vierge d'Enguerrand

Quanton ; l'Agneau Mystique de Van Eyck

Le mardi à 18 h 30

Les Précolombiens depuis les Aztèques jusqu'aux civilisations pré-incasiques

16 janvier 1990 : Les Aztèques (1) : origine

23 janvier 1990 : Les Aztèques (2) : Mexico aztèque

30 janvier 1990 : Les Aztèques (3) : art et religion

06 février 1990 : Les Aztèques (4) : écriture et calendrier

13 février 1990 : L'art précolombien des Antilles Françaises

20 février 1990 : Le peuplement de l'Amérique du Sud

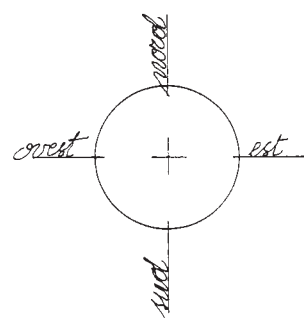
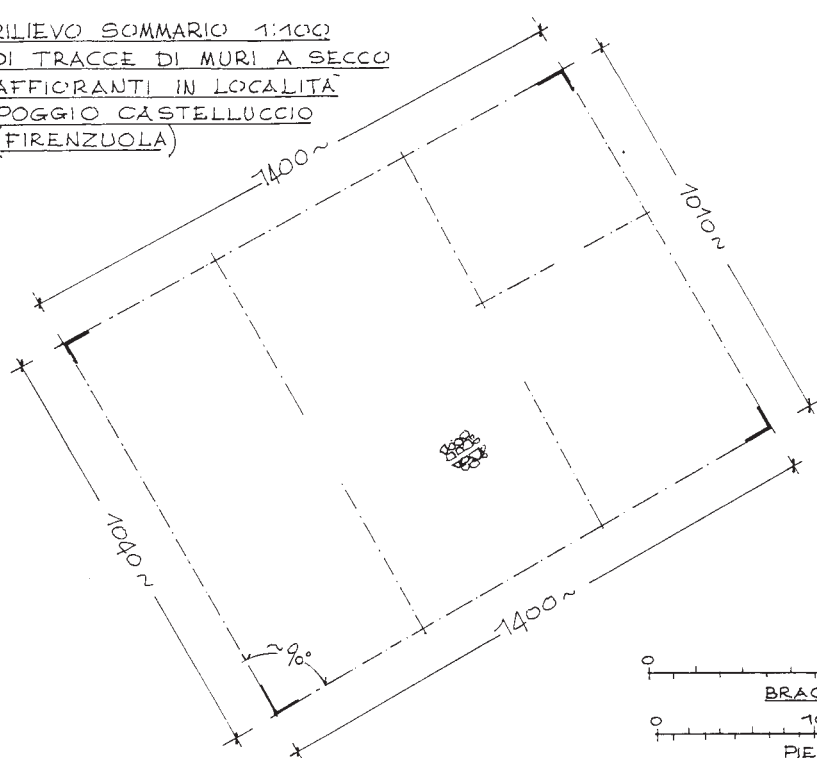
06 mars 1990 : La période Formative : Chavin-Cupisnique



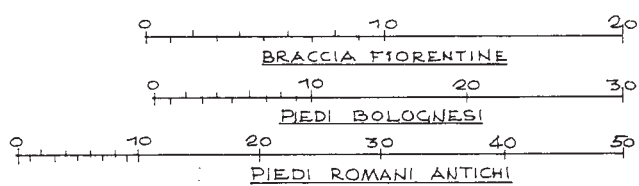
La strada flaminia militare (Poggio Castelluccio)

Relazione del prof. Raymond Chevallier sul Convegno tenutosi il 28 settembre - 1 ottobre 1989 su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo" pubblicato sulla rivista francese "Archeologia" (n. 252, dicembre 1989).

RILIEVO SOMMARIO 1:100
DI TRACCE DI MURI A SECCO
AFFIORANTI IN LOCALITÀ
POGGIO CASTELLUCCIO
(FIRENZUOLA)



8.3.1992 Franco Bergonzoni architetto



Schizzo del rilievo eseguito dall'arch. Franco Bergonzoni di tracce di muri a secco affioranti poco sotto la vetta di Poggio Castelluccio (febbraio 1992).



Capitolato Tecnico
Lavori di Bontà

Laboratorio di Radiodattazione

Bologna, 18 febbraio 1991

Prot. 109/DAM

Rag. Dante Sabatini
VEL-BRA-SERGEN
ENEA Brasinone

Avv. Cesare Agostini
Via S. Savino, 30
40128 Bologna

Sig. Franco Santi
Via Ponte Vecchio, 74
40139 Bologna

Ing. Nello Benini
Via XIV Aprile, 1
40036 Monzuno (Bo)

Oggetto: Datazione reperto archeologico di Sassorosso.

Il 4 agosto 1990, in occasione di scavi effettuati dall'ACOSER per la posa di condutture del gas nel Comune di Monzuno, in località Sassorosso a circa 500 metri a sud di Monteverde, sono stati rinvenuti i resti di una fornace per la cottura di coppi ed embrici (tali manufatti si trovano in abbondanza nella stessa fornace e sparsi nei dintorni). In tale occasione sono stati prelevati, presente l'Ing. Nello Benini, alcuni grammi di sostanze carboniose consegnatemi poi dal Sig. Dante Sabatini per un parere.

Ho interpellato l'Avv. Cesare Agostini ed il Sig. Franco Santi in qualità di scopritori e studiosi della Strada Flaminia Militare, che si presume costruita nel 187 a.C. e si è considerato importante il fatto che il punto di rinvenimento della fornace si trova sul crinale alla sinistra idrografica del Torrente Savena e quindi sulla direttrice ove si ipotizza dovesse passare la suddetta Strada Militare.

ENEA
Comitato Nazionale
per lo Studio e la Cura
dell'Inquinamento Ambientale
via S. Savino 30 - 40128 Bologna



Segue lettera di 109/DAM



Ho quindi ritenuto opportuno datare col metodo del Carbonio 14 i pochi carboni consegnatimi, a titolo di saggio; il risultato potrà essere preso in considerazione dagli Organi Competenti per la decisione su eventuali scavi di carattere archeologico.

La quantità pulita di carbone è risultata molto piccola (inferiore a 0,3 grammi) e quindi non è stato possibile avere una buona datazione (normalmente l'errore è di 25 anni). Il risultato della misura di datazione è il seguente:

100 a.C. ± 250

(cioè l'età del reperto è risultata compresa tra il 330 a.C. ed il 130 d.C.).

Nel caso di un'indagine archeologica ufficiale, che mi auguro venga effettuata data l'importanza storica che rileverebbe, sarà presa in considerazione del mio Laboratorio la possibilità di interventi per le datazioni con radiocarbonio che si rendessero eventualmente necessarie.

Con i migliori saluti.

Agostino Salomoni
Agostino Salomoni

Certificazione del dott. Agostino Salomoni dell'ENEA di Bologna dell'analisi con il metodo C/14 di alcuni frammenti carboniosi prelevati dalla fornace per la fabbricazione di laterizi rinvenuta nell'agosto 1990 in località Sassorosso - Comune di Monzuno.

ÖSTERREICHISCHE NATIONALBIBLIOTHEK

HANDSCHRIFTEN-, AUTOGRAPHEN-
UND NACHLASS-SAMMLUNG

A-1015 WIEN, 4. Juni 1997

Josefsplatz 1

Tel. 0222 / 53 410/287

FAX 00431 / 53 410 296

53410 287

Herrn

✓ Cesare AGOSTINI

Via S. Savino 30

I-40128 Bologna

ITALIA

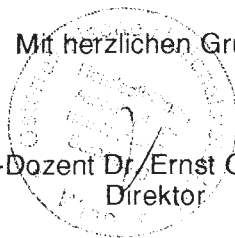
Sehr geehrter Herr Kollege!

In Beantwortung Ihres Schreibens vom 18. Mai 1997 teile ich mit, daß ich am 25. Juli um 6.25 Uhr mit dem Nachtzug aus Wien in Bologna eintreffen werde. Ich hoffe, daß sich diese Ankunftszeit im Sommerfahrplan nicht wesentlich ändert.

Die von Ihnen angeführte Frage der roten Linien aus der Tabula Peutingeriana kann ich folgendermaßen beantworten. Wie auch auf der von Ihnen übermittelten Kopie ersichtlich ist, sind die Straßen als gerade Linien mit Entfernungsangaben dargestellt. Die rote Linie entlang der Flußläufe ist wohl nur als Bestätigung dieser topographischen Angaben zu verstehen.

Mit herzlichen Grüßen

Univ.-Dozent Dr./Ernst Gamillscheg
Direktor



Lettera del prof. Ernst Gamillscheg, Direttore della Biblioteca Nazionale di Vienna, presso la quale è custodita la copia medievale originale della *Tabula Peutingeriana*.



ENTE PER LE NUOVE TECNOLOGIE, L'ENERGIA E L'AMBIENTE

LABORATORIO DI DATAZIONE C-14

Via dei Colli, 16 - 40136 Bologna

tel. 051 / 60.98.168 fax 051 / 60.98.187

Ente misura	ENEA	Ente proponente	
Cod. Campione	BO381	Referenti	Fedeli/Agostini
Sigla Campione	SW381B	Cod. Campione	Ponte 2

Data ricevimento	9/6/94
Tipo ricerca	Archeologia
Località	Barberino del Mugello/Colombaiotto
Tipo di sito	ponte pseudo-romano
Quantità ricevuta	850 g
Età presunta	
Natura e aspetto	legno semicarbonizzato esternamente ed umido
Note	

PRETRATTAMENTO:	Fisico	essiccazione e riduzione in stecchetti/eliminazione sostanze estranee
	Chimico	trattamento acido
	Note	

Note E' stata datata la frazione insolubile in soluzione acida

$\delta^{13}\text{C}$ (stimato) -24 ± 3 ‰

Età B.P. 907 ± 60 BP

Età calibrata	68.2 % di confidenza	95.4 % di confidenza
	1040-1210 AD [1.00]	1020-1260 AD [0.99]

L'età è stata calibrata con il programma OxCal v. 2.18 [M. Stuiver, A. Long and R. S. Kra eds. 1993 Radiocarbon 35 (1)]

R. Campen

Certificazione del Laboratorio C/14 dell'ENEA di Bologna del risultato dell'analisi di un campione di legno prelevato dai resti della pila II del ponte di Colombaiotto.



ENTE PER LE NUOVE TECNOLOGIE, L'ENERGIA E L'AMBIENTE

LABORATORIO DI DATAZIONE C-14

Via dei Colli, 16 - 40136 Bologna

tel. 051 / 60 98 168 fax 051 / 60 98 187

Ente misura	ENEA	Ente proponente	
Cod. Campione	BO396	Referenti	Fedeli/Agostini
Sigla Campione	SW396B	Cod. Campione	Ponte 3

Data ricevimento	9/6/94
Tipo ricerca	Archeologia
Località	Barberino del Mugello/Colombaiotto
Tipo di sito	ponte pseudo-romano
Quantità ricevuta	19 g
Età presunta	
Natura e aspetto	legno
Note	

PRETRATTAMENTO	Fisico	essiccazione e riduzione in stecchetti/eliminazione sostanze estranee
	Chimico	trattamento acido
	Note	

Note E' stata datata la frazione insolubile in soluzione acida

$\delta^{13}C$ (stimato) -22.4 ± 3 ‰

Età B P 2820 $\pm$ 40 BP

Età calibrata	68.2 % di confidenza	95.4 % di confidenza
	1000-910 BC [1.00]	1060-840 BC [0.99]

L'età è stata calibrata con il programma OxCal v. 2.18 [M. Stuiver, A. Long and R. S. Kra eds. 1993 Radiocarbon 35 (1)]

R. Campari

Certificazione del Laboratorio C/14 dell'ENEA di Bologna del risultato dell'analisi di un campione di legno prelevato da una trave giacente vicino ai resti della pila VI del ponte di Colombaiotto.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV.: *Tecnica stradale romana*; Cattedra di Topografia dell'Italia Antica, Università di Bologna. L'“Erma” di Bretschneider, Roma, 1992.
- AA.VV.: *Strade romane percorsi e infrastrutture*; a cura dell'Istituto di Archeologia, Cattedra di Topografia dell'Italia Antica, Università di Bologna. L'“Erma” di Bretschneider, Roma, 1994.
- AA.VV.: *Viae publicae romanae*; Leonardo De Luca Editori s.r.l., Roma, 1991.
- AA.VV.: *Vie romane tra l'Italia centrale e Pianura Padana*; Ed. Aedes Muratoriana, Modena, 1988.
- AA.VV.: *Viabilità antica e medievale nel territorio modenese e reggiano*; Ed. Aedes Muratoriana, Modena, 1983.
- AA.VV.: *Ritrovamenti e vie di comunicazione fra Firenze e Fiesole*; a cura dei Comuni di Firenze e Fiesole e della Soprintendenza archeologica per la Toscana.
- AA.VV.: *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda: Futa, Osteria Bruciata, Giogo*; Arti Grafiche Giorgi e Gambi, Firenze, 1985.
- AA.VV.: *Mons Gothorum*; Marino Cantelli S.p.A. editore, Castelmaggiore, 1988.
- AA.VV.: *L'Appennino bolognese, descrizione ed itinerari*; pubblicato a cura del CAI, Tipografia Fava e Garagnani, 1881.
- J.P. ADAM: *L'arte di costruire presso i Romani, materiali e tecniche*; Ed. Longanesi & C., Milano, 1984.
- C. AGOSTINI - V. DI CESARE - F. SANTI: *La strada Flaminia Militare*; Studio Costa Editore, Bologna, 1989.
- C. AGOSTINI - F. SANTI: *Analisi critica della via Flaminia Minore*; Studio Costa Editore, Bologna, 1989.
- C. AGOSTINI - F. SANTI: *Cronistoria di una scoperta (La strada Flaminia Militare)* in Atti del Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”; Costa Editore, Bologna, 1992.
- C. AGOSTINI - F. SANTI: *Bologna-Futa-Fiesole, prima transappenninica romana*; in rivista semestrale “Savena,Setta, Sambro”, anno IV, n. 2, 1994, II semestre.
- N. ALFIERI: *Alla ricerca della via Flaminia “Minore”*; dagli Atti della Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, Rendiconti, Vol. LXIV, 1975-1976. Tipografia Compositori, Bologna, 1976.
- N. ALFIERI: *La via Flaminia “Minore”*. In Atti del Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo “. Costa Editore, Bologna, 1992.
- C. ALVISI: *L'aggiramento di Monte Adone*; in rivista “ Savena, Setta, Sambro”, anno II, n. 1, 1992, I semestre.
- L. AURELI: *Le Chiese Parrocchiali della Diocesi di Bologna, ritratte e descritte*; Tipografia S. Tommaso d'Aquino, 1849.
- A. BACCI: *Strade romane e medioevali nel territorio aretino*; Grafiche Calosci, Cortona, 1985.
- J.P.V.D. BALSDON: *I Romani*; Ed. Il Saggiatore, Milano, 1975.
- E. BARTOLINI: *I Barbari*; Longanesi & C., Milano, 1970.
- M. BECATTINI - A. GRANCHI: *Alto Mugello, Mugello, Val di Sieve*; Arti Grafiche Giorgi e Gambi, Firenze, 1985.
- F. BERGONZONI: *Bononia (189 a.C.- secolo V)*; in “Storia di Bologna”, Edizioni Alfa, Bologna, 1978-1984.
- F. BERGONZONI - G.BONORA: *Bologna romana*; Istituto per la storia di Bologna, 1976.

- F. BERGONZONI: *Venti secoli di città - note di storia urbanistica bolognese*; Nuova Casa Editrice Cappelli S.p.A, Bologna, 1989.
- E. BERNARDINI: *Toscana antica*; Fratelli Melita Editori, La Spezia, 1989.
- E. BERNARDINI: *Liguria, guida ad una civiltà millenaria riscoperta: dalle grotte paleolitiche alle necropoli dell'età del ferro, dai primi castellari alle città romane*; Newton Compton Editore, Roma, 1985.
- L. BOSIO: *La Tabula Peutingeriana*; Maggioli Editore, Rimini, 1983.
- L. BOSIO: *Le strade romane della Venetia e dell'Histria*; Editoriale Programma, Padova, 1991.
- G. BRIZZI: *Storia di Roma*; Patron Editore, Bologna, 1997.
- G.M. BROCCHI: *Descrizione della Provincia del Mugello*; stamperia D'Anton, Maria Albizzini, Firenze, MDCCXLVIII.
- G. BUZZI: *Guida alla civiltà etrusca*; A. Mondadori Editore S.p.A., Milano, 1984.
- I. CALABILMENTANI: *Epigrafia latina*; Istituto Editoriale Cisalpino - La Goliardica, Milano, 1985.
- R. CALZI: *Flaminia Minor*; Pontenuovo Editrice, Bologna, 1986.
- G. CAPPONI: *La storia della Repubblica di Firenze*; Fratelli Melita Editori, La Spezia, 1990.
- H. CARY - H.H. SCULLARD: *Storia di Roma*; Società Editrice il Mulino, Bologna, 1981.
- L. CASINI: *Il contado bolognese durante il periodo comunale (secoli XII - XV)*; Arnaldo Forni Editore, 1991.
- S. CASINI: *Dizionario biografico, geografico, storico del Comune di Firenzuola*; Stabilimento Tipografico G. Campolmi, Firenze, 1914.
- L. CASSON: *Viaggi e viaggiatori dell'antichità*; Mursia Editore, Milano, 1978.
- M.P. CATONE: *De agri cultura; De fornace calcarea*.
- R. CHEVALLIER: *Les voies romaines*; Paris, 1972.
- R. CHEVALLIER: *Presentazione del libro: "I Ponti Romani" di Vittorio Galliazzo*; Edizioni Canova, Treviso, 1995.
- R. CHEVALLIER: *La viabilité entre Bologne et Florence au cours du temps, problèmes généraux et acquisitions nouvelles*; in "ARCHEOLOGIA- Prehistoire & archeologie", Dicembre 1989, (Rivista mensile pubblicata in Francia).
- P.L. CHINI: *Storia antica e moderna del Mugello*; Firenze, 1875. Ristampa a cura della Soc. Multigrafica Editrice, Roma, 1969.
- G. CIAMPI: *Il Libro Vecchio di Strade della Repubblica fiorentina*; Papafava editore, Firenze, 1987.
- M.T. CICERONE: *Filippiche*.
- G. COCCOLINI: *L'acquedotto romano di Bologna*; Li Causi Editore, Bologna, 1983.
- G. COLASANTI: *Come Livio scrive che non erra; verità geografiche in Livio ed errori della critica moderna*.
- G. CORRADI: *Le strade romane dell'Italia occidentale*; Editrice G.B.Paravia & C., Torino, 1939.
- T. COSTA: *La Strada perduta*; in rivista quadrimestrale "C'era Bologna", III quadrimestre 1988; Studio Costa Editore, Bologna.
- M. CRISTOFANI: *Rasenna, storia e civiltà degli Etruschi*; Casa editrice Scheiwiller, Milano, 1986.
- M. DENTI: *I Romani a nord del Po*; Ediz. Longanesi & C., Milano, 1991.
- V. DI CESARE: ha descritto i primi rinvenimenti della Flaminia Militare pubblicando sei articoli sulla rivista mensile "Autostrade": n.ri 7-8, 9 e 12 del 1985 e 7-8, 9 e 11 del 1986.
- V. DI CESARE: *Una via consolare lastricata di mistero*; in rivista mensile "Historia" n. 347, gennaio 1987.
- V. DI CESARE: *Una direttissima Bononia Arretium del 187 a.C.: breve storia di una ricerca e di un rinvenimento*; in rivista mensile "Nuèter" n. 1, Giugno 1987, Porretta Terme.
- V. DI CESARE: *Novità documentarie e topografiche sulla via a sinistra del Savena tra Bologna ed il Passo della Futa*; in Atti del Convegno su "La viabilità fra Bologna e Firenze nel tempo", Costa Editore, 1992.

- A. DONATI: *Arredi della strada romana: indicazioni dall'epigrafia*; in "Tecnica stradale romana". L'Erma di Bretschneider, Roma, 1992.
- P. DUCATI: *Storia di Bologna, i tempi antichi*; Atesa Editrice, Bologna, 1974. Ristampa anastatica.
- L. FANTINI: *Scritti vari sull'Appennino bolognese*; Arnaldo Forni, Editore, 1988.
- L. FANTINI: *Antichi edifici della montagna bolognese*; Edizioni Alfa, Bologna, ristampa 1976.
- A. FATUCCHI: *La via Flaminia Secunda da Bologna ad Arezzo*; in "Le strade romane nel Casentino", Atti dell'Accademia delle Scienze dell'Istituto di Bologna, vol.LXX, 1981-1982.
- L. FEDELI: *Campagna di scavi 1989 presso i tratti stradali della dorsale transappenninica fra il Setta, il Savena ed il Santerno*; in Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo"; Costa Editore, Bologna, 1992.
- L. FEDELI: *Il ritrovamento di un ponte a San Giovanni in Petroio sulla strada Regia romana*; da Atti del Convegno 1997, a San Sepolcro Badia Tedalda e Sestino.
- R. Y. FORBES: *Ancient Roads*; Londra, 1964.
- M. FRANK - M. BROWNSTONE: *Le grandi strade del mondo*.
- A. GOTTARELLI: *La via Claudia in età imperiale tra Bologna e Firenze: nuove ipotesi per una storia dei collegamenti stradali tra la VII e la VIII Regio*; in "Vie romane tra l'Italia Centrale e Pianura Padana, Modena, 1988.
- A. GOTTARELLI: *Toponimi di origine miliaria lungo la via Flaminia Minore*; in Atti e Memorie Deputazione di Storia Patria per le Province di Romagna, estratto dal vol. XXXVI, Bologna 1986.
- V. GALLIAZZO: *I Ponti Romani*; Edizioni Canova, Treviso, 1995.
- Y. GARLAN: *Guerra e società nel mondo antico*; Società editrice Il Mulino, Bologna, 1985.
- M. GIACOBELLI: *Via Clodia*, Libreria dello Stato, Roma, 1991.
- E. GIBBON: *Decadenza e caduta dell'impero romano*; Newton Compton Italiana, Roma, 1973.
- P. GIUDICI: *Storia d'Italia narrata al popolo*; Casa Editrice G. Nerbini, Firenze, 1930.
- R. GRIMAL: *Alla ricerca dell'Italia antica*; Ed. Giunti Martello, Firenze, 1985.
- P. GUIDOTTI: *Quaderno culturale bolognese n. 2; La casa della montagna bolognese*, Atesa Editore.
- P. GUIDOTTI: *Strade transappenniniche bolognesi dal millecento al primo novecento, Porrettana, Futa, Setta*; Editrice Clueb, Bologna, 1991.
- P. GUIDOTTI: *Il Castiglione dei Pepoli*; Edizioni Clueb, Bologna, 1982.
- P. GUIDOTTI: *Le strade transappenniniche bolognesi nel Duecento*; Nuova Alfa editoriale, Bologna, 1988.
- P. GUIDOTTI: *Strade e ferrovie fra Bologna e Firenze*; in "Storia illustrata di Bologna" a cura di Walter Tega, AIEP Editore, Milano, 2 VIII.
- P. GUIDOTTI: *Flaminia, dove sei ?*. in rivista mensile "Provincia" (Bologna) n. 2-3 febbraio-marzo 1987.
- J.J. HATT: *Celti e Galli-Romani*; Le Edizioni Nagel, Ginevra, 1975.
- G. HERM: *Il mistero dei Celti*; Garzanti Editori S.p.A., 1981.
- H.E. HERZIG: *La rete stradale della Regione VI e VIII d'Italia*; Collana Saggi di Antichità, Cappelli Ed., Bologna, 1970.
- I. HOGG: *Storia delle fortificazioni*; Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1982.
- ISTITUTO TOPOGRAFICO DI VIENNA: *Cartografia del passo della Raticosa*, 1851.
- N. LAMBOGLIA: *Punti di vista sui Liguri orientali dopo le scoperte di Chiavari*; Estratto dal Giornale Storico della Lunigiana, Anno XII, n. 14, gennaio-dicembre, 1961.
- M. LYTTTELTON - W. FORMAN: *I Romani e i loro dei*; Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1984.
- T. LIVIO: *Storia di Roma*.
- G.A. MANSUELLI: *Aspetti storici della viabilità transappenninica in età antica*; in Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo"; Costa Editore, Bologna, 1992.

- G.A.MANSUELLI: *Profilo geografico culturale dell'Emilia preromana*; in Storia dell'Emilia Romagna; University Press, Bologna, 1976.
- G.A.MANSUELLI: *La rete stradale e i cippi millari della regione ottava*; estratto dagli Atti e Memorie della R. Deputazione di Storia patria per l'Emilia e la Romagna, Vol.VII 1941, 1942.
- A. MARCONE: *Storia dell'agricoltura romana dal mondo arcaico all'età imperiale*; La Nuova Italia Scientifica, Roma, 1997.
- O. MAZZONI TOSELLI: *Delle antiche strade militari che dai Romani si praticavano nel territorio bolognese*; Stamperia Cardinali e Frulli, Bologna, 1826.
- G. MESSINEO: *La via Flaminia*; Casa Editrice Quasar s.r.l., Roma, 1991.
- M. MOLCAT et DESANGES: *Les routes millénaires*; Editions Nathan, Paris, 1988.
- T. MOMMSEN: *Storia di Roma*; Editrice Aequa, Roma, 1938.
- G.L. MONTI: *De viis publicis ac militaribus romanorum tempore per agrum bononiensem ductis*; tratto dal "Giornale Ligustico", 1828.
- S. MOSCATI: *E il crocicchio divenne Bologna*; nella rivista settimanale "L'Espresso" n. 25, anno XXXIV del 26.06.1988.
- S. MOSCATI: *I Cartaginesi in Italia*; Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1977.
- T. NICCOLAI: *Guida del Mugello e della Val di Sieve*; Borgo San Lorenzo, 1914.
- N. OHLER: *I viaggi nel Medio Evo*; Ed Garzanti, 1988.
- D. ORDILL: *La linea gotica*; Feltrinelli Editore, 1967.
- J. ORTALLI: *Strade di Bologna romana e topografia*; in Strenna storica bolognese, XXIV, 1984.
- D. PAINI: *Liguri Friniati e Romani nell'Appennino tosco-emiliano - contributo alla lettura del testo liviano*; in "Emilia in età romana" Ricerche di topografia antica. Edizioni Aedes Muratoriana, Modena, 1987.
- R. PALMAROCCHI: *Lorenzo Dei Medici*; Orsa Maggiore Editrice, Torriana (Forlì) 1990.
- A. PALMIERI: *La montagna bolognese del Medio Evo*; Ristampa anastatica di Arnaldo Forni Editore, Sala Bolognese, Novembre 1981.
- G. PINTO: *La Toscana nel tardo Medioevo*; Sansoni Editore, Firenze, 1982.
- J. PLESNER: *Una rivoluzione stradale del dugento*; Papafava Editore, Firenze, 1979.
- POLIBIO: *Storie*.
- L. QUILICI: *Strade romane, percorsi ed infrastrutture*; Cattedra di Topografia dell'Italia antica, Università di Bologna. Ed. L' "Erma" di Bretschneider, Roma.
- L. QUILICI: *La via Latina da Roma a Castel Savelli*; Bulzoni Editore, Roma, 1978.
- S. QUILICI GIGLI: *La via Clodia nel territorio di Brera*; Bulzoni Editore, Roma, 1978.
- C.A. QUINTAVALLE: *Via dei pellegrini nell'Emilia medievale*.
- G. RADKE: *Viae publicae romanae*; Cappelli Editore, Bologna, 1981.
- E. REPETTI: *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*; Società Multigrafica Editrice, Firenze, 1835.
- L. ROMBAI: *Strade e politica in Toscana tra Medioevo ed età moderna*; Prefazione a "Il Libro Vecchio di Strade della Repubblica fiorentina", a cura di Gabriele Ciampi, Casa editrice Papafava, 1987.
- G. ROVERSI: *Viaggiatori stranieri a Bologna*; Ed. L'Inchiostroblu, Bologna, 1994.
- A. RUBBIANI: *L'Appennino bolognese*; Massimiliano Boni Editore, Bologna, 1987.
- SALLUSTIO: *De coniuratione Catilinae*.
- G. SASSATELLI: *La città etrusca di Marzabotto*; Grafis Edizioni, Casalecchio di Reno, 1991.
- L. SAVIOLI: *Annali bolognesi dall'anno di Roma 363 al 1274; Compendio storico preliminare*; Bologna, 1795.
- A. SORBELLI: *Il comune rurale dell'Appennino emiliano nei secoli XIV e XV*; Arnaldo Forni Editore, Bologna. Ristampa dell'edizione del 1910.

- D. STERPOS: *Comunicazioni stradali attraverso i tempi, Bologna-Firenze*; Istituto Geografico De Agostini, Novara, 1961.
- D. STERPOS: *La strada romana in Italia*; in "Quaderni di Autostrade", Stabilimento Tipografico Carlo Colombo, Roma, 1975.
- D. STERPOS: *La viabilità romana e la prima storia del Mugello*; Centro documentazione storico-territoriale del Mugello. Tipografia Amministrazione Provinciale di Firenze, 1981.
- D. STERPOS: *Alternanza di valichi nei viaggi del passato tra Bologna e Firenze*; in *Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo"*, Costa Editore, Bologna, 1992.
- D. STERPOS: *I Giubilei, viaggio e incontro dei pellegrini*; in: "Quaderni di Autostrade", Stabilimento Tipografico Carlo Colombo, Roma, 1975.
- STRABONE: *Geografia: l'Italia*.
- G. SUSINI: *Culta Bononia. Ricerche sulla storia della cultura e del costume bolognese nell'età romana*; "Strenna storica bolognese", VII, 1957, pp. 109-133.
- G. SUSINI: *Coloni romani dal Piceno al Po*; in "Studia Picena", XXXIII - XXXIV, 1965-66, pp.82-143.
- G. SUSINI: *La religiosità antica*; in "Storia della Emilia e Romagna", vol. 1°, University Press, Bologna, 1976, pp.235-241.
- G. SUSINI: *Piccolo Atlante storico di Bologna e del suo territorio, 2, L'età romana*; "Bologna incontri", 1980,2.
- G. SUSINI: *I monti bolognesi: linee di ricerca per la storia antica*; Strenna storica bolognese, anno XXXIV, 1984.
- G. SUSINI: *L'assetto romano nella montagna bolognese: una questione aperta*; in "Atti Dep. Romagna", XLVI (1995) pp.55-60.
- G. SUSINI : *L'acqua, risorse, usi e religione*; da "Aquedotto 2000, Bologna, l'acqua del duemila ha duemila anni"; Grafis edizioni, Casalecchio di Reno, 1985.
- P.C. TAGLIAFERRI: *Firenzuola ed il suo territorio*, Lalli editore, 1998.
- A.J. TOYNBEE: *L'eredità di Annibale, Le conseguenze della guerra annibalica nella vita romana*; Einaudi Editore, Torino, 1981.
- B.W. TUCHMAN: *Uno specchio lontano, un secolo di avventure e calamità nel Trecento*; Arnoldo Mondadori Editore, Milano, 1981.
- G. UGGERI: *La via Flaminia "minor" in Etruria*; da Studi di Antichità in onore di Guglielmo Maetzke, G. Bretschneider Editore, 1984.
- G. UGGERI: *Viabilità appenninica tra la "Regio VII" e la "Regio VIII" (Mugello-Val Marina-Ombro)*; in "Atti del Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo", Costa Editore, Bologna, 1992.
- M.T. VARRONE: *De lingua latina*.
- P. VIGNERON: *Il cavallo nell'antichità*; Sugar Edizioni, Milano.
- V. VON HAGEN: *Le grandi strade di Roma nel mondo*; Newton Compton Editore, Roma, 1978.
- H. ZIMMERMANN: *Canossa 1077*; Arnaldo Forni Editore, 1975.

APPENDICE

1979-1999

NON SOLTANTO RICERCHE E SCAVI

- 1 - Le riunioni divulgative private e pubbliche.
- 2 - Il Convegno su "La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo".
- 3 - La costituzione del Gruppo Archeologico e l'apertura del Museo Storico-Etnografico a Bruscoli (Firenzuola).
- 4 - La mostra fotografica a Valserena (S.Benedetto Val di Sambro)
- 5 - La notizia della scoperta della Flaminia Militare è giunta negli Stati Uniti d'America.
- 6 - Le escursioni guidate sulla Flaminia Militare.
- 7 - La strada Flaminia Militare sulla stampa.

1 - Le riunioni divulgative private e pubbliche

La notizia delle nostre prime scoperte ha suscitato l'interesse di numerose persone desiderose non soltanto di vedere i lastricati riportati alla luce, ma di conoscere anche la storia di questa strada e di ascoltare la descrizione delle nostre ricerche.

Così, i primi anni, abbiamo partecipato a riunioni private organizzate dai più appassionati. In tali circostanze abbiamo tenuto brevi relazioni informative rispondendo soprattutto alle domande dei presenti. Alle volte abbiamo dovuto fronteggiare contestazioni alle nostre opinioni, che hanno alimentato la discussione contribuendo a suscitare sempre maggiore interesse. Le serate si animavano soprattutto quando si formavano due schieramenti di opinioni diverse: in questo caso il dibattito verteva quasi sempre sull'epoca della costruzione dei lastricati, che alcuni sostenevano di epoca tardo-medievale, o addirittura moderna, in aperto conflitto con le nostre tesi.

Fin dai primi anni abbiamo constatato che i nostri più convinti sostenitori erano coloro che avevano vissuto sull'Appennino, o che lo conoscevano profondamente, intuendo facilmente che un impianto stradale del genere non poteva essere stato costruito nell'epoca buia del Medioevo, anche in relazione ai luoghi che attraversava, da sempre disabitati ed

alle più alte quote appenniniche. Erano invece più dubbiosi coloro che, indipendentemente dal livello di cultura, vivevano nelle città e, quindi, non avevano la minima conoscenza delle precarie condizioni della viabilità appenninica esistente fino al secolo XIX. E questi erano soprattutto giovani. Quando però noi riuscivamo a rendere l'idea dell'enorme differenza fra la tipologia di una mulattiera medievale e la struttura del lastricato romano, il loro scetticismo si trasformava spesso in consenso.

Maggiori difficoltà abbiamo incontrato quando ci veniva chiesta la prova che la strada era stata costruita nel 187 a.C.. In tali circostanze notavamo negli sguardi dei nostri sostenitori il tacito rimprovero di non avere ancora ritrovato una lapide commemorativa dell'inaugurazione della strada o, quanto meno, un *miliario* con l'iscrizione "*C. Flaminus consul fecit*". E, lo confessiamo, avremmo tanto voluto poter mostrare un reperto del genere, se non altro per appagare tutti coloro che hanno sempre creduto in noi.

Dopo i primi anni di incontri privati, gli Enti Locali, interessati a questo percorso, hanno compreso l'importanza della scoperta ed hanno chiesto la nostra disponibilità a tenere conferenze pubbliche divulgative.

La prima è stata organizzata dal Comune di Pianoro nella sala della Biblioteca di Rastignano il 12 dicembre 1986.



Rastignano (Bologna) 12 dicembre 1986: un momento della prima conferenza pubblica tenuta da Cesare Agostini e Franco Santi sul rinvenimento della strada Flaminia Militare.



Rastignano (Bologna) 12 dicembre 1986: la prima conferenza pubblica tenuta da Cesare Agostini e Franco Santi sul rinvenimento della Flaminia Militare. Una veduta della sala della Biblioteca comunale. In prima fila, da sinistra, il prof. Adriano Simoncini, l'ing. Giorgio Brighetti ed il prof. Paolo Guidotti.

Quando alle 21,30 abbiamo iniziato la conferenza, la sala, che ha una capienza di 80-100 posti a sedere, era gremita, con numerose persone in piedi. Una così grande partecipazione ci ha rallegrati e nello stesso tempo preoccupati di non essere abbastanza sintetici. Tuttavia le benevoli parole di presentazione del vice-Sindaco geom. Generali e del Direttore Didattico di Pianoro, prof. Adriano Simoncini, ci hanno recato conforto e siamo riusciti a tenere desta l'attenzione di tutti per ben tre ore.

Dopo questa prima conferenza abbiamo ricevuto inviti da numerosi comuni, associazioni culturali, circoli etc. che desideravano soddisfare la crescente curiosità e l'interesse di molti per la viabilità antica.

Due conferenze tenute al Rotary ci hanno dato l'occasione di conoscere due professori che, per diversi motivi, hanno portato un contributo importante ai nostri studi ed alle nostre ricerche.

La prima si è tenuta il 9 febbraio 1987, su invito dell'ing. Luca Malisardi e del prof. Carlo Cacciari, allora Presidente del Rotary Club Bologna-Ovest. Al termine della conferenza il

prof. Carlo Alvisi, allora titolare di cattedra di Neurochirurgia all'Università di Bologna, ha preso la parola in veste di instancabile camminatore. Ci ha informato di essere già andato alcune volte a piedi da Bologna a Firenze, più o meno sul tracciato da noi descritto, precisando che, in fase di programmazione della sua attraversata appenninica, aveva tracciato sulla carta stradale moderna una linea retta da Bologna a Firenze con l'intento di seguirla. Ha cioè ripetuto, applicando il principio della "linea di mira", la stessa scelta fatta dagli Etruschi e dai Romani quando hanno avuto necessità di attraversare l'Appennino. A differenza di loro, però, ha incontrato nel punto di valico ostacoli naturali causati dalla fitta vegetazione ed, a quote più basse, ostacoli dovuti alla presenza di insediamenti abitativi ed industriali recintati.

Dopo questo primo incontro si è talmente interessato ai nostri studi che ci ha spesso seguito nelle ricerche sul territorio, aiutandoci anche negli scavi, ed è stato prodigo di preziosi consigli, assumendo anche autonome iniziative che hanno contribuito ad individuare alcuni



Monte Poggiaccio - agosto 1995: il prof. Alvisi, a sinistra, ci ha dato un aiuto anche manuale in occasione di alcuni saggi alla ricerca di testimonianze della civiltà ligure. La fatica dello scavo lo ha indotto a liberarsi degli indumenti, così come ha fatto Franco Santi, nonostante il luogo fresco posto a 1.100 metri di quota.

punti dubbi del tracciato¹. E' nata così una profonda amicizia, non soltanto per il comune interesse nella ricerca della strada.

Una seconda conferenza ebbe luogo il giorno 10 febbraio 1988 al Rotary Club Centro su invito dell'allora Presidente prof. Luigi Heilmann. Al termine della nostra relazione ha parlato il prof. Giancarlo Susini, titolare di cattedra di Storia Antica ed allora anche Preside della Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Bologna. Il suo compiacimento per le scoperte illustrate² fu per noi motivo di profonda soddisfazione perché comprendemmo di essere stati presi in considerazione da uno dei più autorevoli studiosi della materia, insigne esponente di quel mondo accademico che inizialmente ci aveva manifestato solo scetticismo.

Nello stesso anno, il 6 dicembre, abbiamo tenuto una terza conferenza su invito del Presidente del Rotary Club Bologna-Sud prof. Luigi Montuschi. Ed ancora, al Rotary Club Bologna - Est il 5/04/90 (presieduta dall'ing. Lodovico Barbieri) ed al Rotary Club Bologna-Nord l'11 aprile 1990, su invito del Presidente ing. Gavino Onida.

Anche alcuni "Lions" ci hanno invitati: ricordiamo il 4 marzo 1990 il Lions International Valle Savena e Sambro di Monzuno, il 21 marzo 1997 il Lions Club Bologna Pianoro degli Ariosto su invito del Presidente ing. Gianfranco Gulminelli e nel settembre 1998 al Lions di Pieve di Cento.

Abbiamo accettato con piacere anche gli inviti dei Comuni di Firenzuola il 26 maggio 1987, di Loiano il 5 agosto 1988, di Porretta Terme il 6 settembre 1991.

Molte persone presenti a queste conferenze hanno poi chiesto la nostra disponibilità ad accompagnarli sui luoghi dei rinvenimenti, cosa che abbiamo fatto organizzando escursioni nei periodi estivi.

2 - IL Convegno su "LA VIABILITA' TRA BOLOGNA E FIRENZE NEL TEMPO. Problemi generali e nuove acquisizioni" (28-29-30 settembre / 1 ottobre 1989)

Di fronte al generale interesse suscitato dalle nostre scoperte, i Comuni di S. Benedetto Val di

Sambro e di Firenzuola, negli anni 1987-88, hanno avvertito l'esigenza di organizzare un Convegno storico-scientifico, con la partecipazione di eminenti studiosi della viabilità antica, per cercare di stabilire l'epoca della costruzione della strada da noi portata alla luce. Da questa prima idea, di un tema di studio monografico, si è andata via via delineando l'opportunità di allargare gli argomenti da trattare, includendo i problemi della viabilità transappenninica in tutte le epoche su diverse direttrici. Si dava così un respiro molto più ampio ai temi da discutere, che potevano spaziare dalle piste etrusche all'autostrada moderna.

Gli organizzatori avrebbero quindi potuto contare su una larga partecipazione di studiosi competenti di viabilità in epoche diverse.

Il titolo del Convegno ha rispecchiato questa intenzione: *"LA VIABILITA' TRA BOLOGNA E FIRENZE NEL TEMPO. Problemi generali e nuove acquisizioni"*.

I due Comuni proponenti, per assicurare un alto livello scientifico al Convegno, hanno chiesto alle Università di Bologna e di Firenze l'impegno di nominare un comitato che curasse l'organizzazione scientifica, predisponendo un elenco di studiosi da invitare e fissando con loro gli argomenti specifici da trattare. Presidente del Comitato Scientifico è stato nominato il prof. Nereo Alfieri, titolare di cattedra di Topografia Antica nell'Università di Bologna ed autorevole studioso della materia.

Nel redigere l'elenco dei relatori da invitare, il Comitato Scientifico voleva escluderci. I due Comuni hanno invece imposto la nostra ammissione sostenendo che, anche se eravamo archeologi dilettanti, avevamo comunque il merito delle scoperte per le quali era stato organizzato quel Convegno e, quindi, avevamo il diritto-dovere di relazionare i congressisti sulle scoperte fatte e di esporre la nostra opinione.

Premesso ciò, riportiamo alcuni stralci del resoconto sul Convegno scritto dal dott. Luca Fedeli della Soprintendenza archeologica per la Toscana, (membro del Comitato Scientifico) su una rivista mugellana³: *"Dal 28 settembre al 1° ottobre 1989, a Firenzuola ed a San Benedetto Val di Sambro si è svolto un convegno sulla*

¹ Vedasi il suo contributo descritto nel capitolo XX, paragr. 2°.

² Rinviamo a quanto scritto nel capitolo XII, paragr. 3°.

³ Luca Fedeli: *"I basolati del crinale Setta-Savona-Santerno nel Convegno sulla viabilità tra Firenze e Bologna nel tempo"*; in *"Studi e tradizioni Mugello, Alto Mugello e Val di Sieve"*; quadrimestrale di cultura storica, economica, geografica, anno I n°. 1, maggio 1990.

“Viabilità tra Firenze e Bologna nel tempo “. (...omissis) Il Comitato Scientifico, presieduto dal prof. Nereo Alfieri, era anche composto da un esperto prescelto da ciascuna delle due Amministrazioni Comunali organizzatrici (Firenzuola e San Benedetto Val di Sambro) e da un rappresentante di ciascuna delle due Soprintendenze Archeologiche (per la Toscana e dell'Emilia-Romagna). Il Comitato organizzativo era invece allargato anche ai rappresentanti politici delle due Amministrazioni Comunali e delle Comunità Montane di Vergato e di Borgo San Lorenzo. Hanno sponsorizzato il Convegno la Società Autostrade (gruppo Iri-Italtat), che ha anche finanziato la campagna archeologica dell'estate 1989, la Cassa Rurale ed Artigiana di Loiano e quella del Mugello. Erano patrocinatrici anche le due Amministrazioni Provinciali di Firenze e di Bologna.

Stimolo iniziale, ma anche nodo locale del Convegno, è stata la scoperta, avvenuta nell'agosto '79, di una serie di lastricati stradali nel territorio comunale di Firenzuola, dislocati per circa sei Km. sul crinale transappenninico fra i fiumi Setta ad ovest, Savena e Santerno a est (fra il passo della Futa ed il confine regionale), ad opera dei signori Agostini e Santi di Bologna. L'importante avvenimento è stato reso noto a partire dal 1985 ed ha suscitato notevole interesse. In particolare, l'identificazione proposta dagli scopritori dei tratti di basolati rinvenuti, con la strada fra Arezzo e Bologna, di cui scrisse Tito Livio, ha creato particolare attenzione e qualche controversia, specie nel mondo accademico bolognese. Questo infatti, negli anni precedenti, si era a lungo occupato della “Flaminia Minor” (come viene modernamente denominata per convenzione la via citata da Livio, costruita nel 187 a.C. dal console C. Flaminio Nepote), proponendone un percorso dall'antica Claterna (nell'attuale Comune di Ozzano, in provincia di Bologna) per la dorsale montana fra Idice e Sillaro e poi, attraverso il bacino del Santerno, verso lo spartiacque appenninico ed il Mugello. L'interesse dei ritrovamenti e, perché no, il clamore delle controversie, hanno insomma consigliato l'organizzazione di un Convegno sulla viabilità Firenze-Bologna nel tempo. Come ha infatti sottolineato il prof. Alfieri nella prolusione del 28 settembre, per troppo tempo i confini regionali ora, e prima quelli fra Granducato e

Stato della Chiesa, hanno costituito una curiosa e deprecabile barriera ad uno scambio di informazioni fra i due versanti dell'Appennino e, quindi, a un omogenea raccolta dei dati relativi alla viabilità Firenze-Bologna nel tempo. Questa amara constatazione era stata per tempo fatta dal Comitato Scientifico che perciò decise, fin quasi dall'inizio, di allargare il tema del Convegno dalla scoperta dei basolati Setta-Savena-Santerno, alla viabilità Bologna-Firenze “tout court”... (omissis). Così si andò presto delineando, nelle successive riunioni dei due Comitati preparatori, la strutturazione definitiva del Convegno, nelle sue varie sessioni, che in un primo momento era previsto in tre giorni, ma fu poi allargato a quattro, per permettere l'effettuazione di una ricognizione ai lastricati stradali Setta-Savena. Condizione pregiudiziale per l'effettuazione del Convegno parve allora una campagna di scavi lungo i nuovi basolati: con grande lungimiranza la Società Autostrade si è fatta carico dei finanziamenti delle dirette ricerche di scavo, che chi scrive ha diretto nel luglio-agosto 1989 e su cui ha riferito in Convegno il 29 settembre al Postiglione, presso il vecchio passo dello Stale.

Il Convegno si è infatti articolato in più sedi, passando dall'ex palazzo pretorile di Firenzuola al Postiglione appunto e, dalla mattina del 30 settembre, in territorio emiliano a Valserena... (omissis). Nella prima giornata, il pomeriggio del 28, dopo varie prolusioni, si è svolta la sessione sugli “Aspetti tecnico-costruttivi delle strade”, seguita con particolare interesse dei convenuti, sia per i temi dei tre interventi (volti a illustrare gli aspetti tecnici rispettivamente antichi, medievali e moderni) che per la pregnanza con cui sono stati svolti. Di particolare conforto per chi scrive, che nell'agosto 1989 aveva diretto un saggio di scavo presso i tratti stradali antichi della dorsale Setta-Savena-Santerno, è stata la relazione del prof. Giuliani dell'Università di Roma che, parlando delle tecniche romane di sterro stradale, ne ha denotato la variabilità strutturale nel tempo e nei luoghi e l'assai difficile definibilità.

Infatti, al di là dell'unica fonte antica che ne parli (Stazio, *Silvae* IV, 3, 40 ss.), quasi nulle risultano le notizie antiche e pochi i moderni dati di studio su cui basarsi in una approfondita ricerca archeologica. Dopo la sessione svolta il 29 mattina sugli “aspetti storici e

naturalistici della viabilità fra Toscana ed Emilia-Romagna”, nel pomeriggio gli scopritori hanno parlato a lungo sugli aspetti tecnici e topografici e sulla cronistoria stessa della scoperta, non senza illustrare i motivi che li hanno indotti all’identificazione dei tratti stradali da loro trovati con la “Flaminia Minor” (da noi chiamata Flaminia Militare; n.d.r.).

Forse è riferendosi a questa - e ad altre identificazioni - che il prof. Mannoni dell’Università di Genova aveva sottolineato fra l’approvazione generale, che i tratti stradali del Setta-Savena-Santerno resterebbero di grande interesse anche se si rivelassero medievali e moderni e che, comunque, l’identificazione del nome di una strada, per quanto importante, è in qualche modo secondario rispetto al fatto stesso dell’esistenza e del ritrovamento di tratti stradali di cui fosse stata persa traccia... (omissis). E lo stesso Mannoni, echeggiato dal prof. Chevallier dell’Università di Tours, ha espresso tutto il suo rispetto per i basolati del Setta-Savena-Santerno, visti due sere prima durante la ricognizione... (omissis). Rispetto a queste ipotesi di carattere generale, spesso entusiasmanti (od, almeno, stimolanti), l’intervento di chi scrive, sulle “Nuove risultanze archeologiche”, dev’essere apparso, la sera del 29, assai più arido. Il compito non era dei più facili: si trattava di render conto della campagna di scavo estiva dalla quale ci si aspettava tutta una serie di chiarimenti su natura e datazione di manufatti stradali, che invece la scarsità dei materiali d’uso emersi, l’effettuazione degli scavi a ridosso del Convegno e le analisi archeometriche ancora in atto rendevano problematica... (omissis). I dati in questione verranno pubblicati negli Atti del Convegno, stampati a cura e per la lungimiranza della Comunità Montana del Mugello”.

Noi aggiungiamo che nel corso delle quattro giornate si sono alternati sul palco ben 27 relatori che hanno affrontato argomenti diversi ed interessanti. Ricordiamo, seguendo l’ordine degli interventi, i temi trattati dai più autorevoli:

- Fulvio Giuliani: *La costruzione delle strade romane.*
- Tiziano Mannoni: *Tecniche costruttive delle strade medievali.*
- Alberto Riparbelli: *Aspetti tecnici e tecnologici nelle costruzioni delle strade nell’età moderna.*



Valserena (S. Benedetto Val di Sambro): Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”; 28 settembre / 1 ottobre 1989: il prof. Nereo Alfieri tiene la sua relazione illustrando il tracciato della via “Flaminia Minore”.



Valserena (S. Benedetto Val di Sambro): Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”; 28 settembre / 1 ottobre 1989: Cesare Agostini illustra il tracciato della “Flaminia Militare” e descrive i luoghi dei rinvenimenti dei lastricati romani.



Valserena (S. Benedetto Val di Sambro): *Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”; 28 settembre / 1 ottobre 1989: una veduta della sala congressuale. In prima fila il prof. Raymond Chevallier (secondo da sinistra) ed il prof. Giovanni Uggeri (primo a destra).*

- Antonio Veggiani: *I caratteri geomorfologici dell'Appennino tosco-emiliano in rapporto all'origine della viabilità.*
- Guido A. Mansuelli: *Aspetti storici della viabilità transappenninica in età antica.*
- Daniele Sterpos: *Alternanza di valichi nei viaggi del passato tra Bologna e Firenze.*
- Vittorio Di Cesare: *Novità documentarie sulla via di crinale del Setta-Savona. Aspetti tecnici e topografici.*
- Luca Fedeli: *Campagna di scavi 1989 presso i tratti stradali della dorsale appenninica fra il Setta, il Savona ed il Santerno.*
- Marco Milanese: *Indagini mineralogiche su reperti ceramici del sito preromano di Poggio Castelluccio (Bruscoli-Fi).*
- Nereo Alfieri: *La via Flaminia “Minore”.*
- Giovanni Caselli: *La direttrice “naturale” Bologna-Firenze (dorsale Setta-Savona) sul terreno e nella tradizione.*
- Renato Stopani: *L’ “Alpe Fiorentina” e i collegamenti con la Padania.*
- Natale Rauty: *Viabilità medievale attraverso l'Appennino pistoiese.*
- Leonardo Rombai - Lidia Calzolari: *La viabilità transappenninica della Toscana moderna. Il territorio aretino.*
- Antonio Bacci: *Viabilità appenninica tra la “Regio VII” e la “Regio VIII”.*
- Giovanni Uggeri: *Caesena-Sassina-Balneum: vie e infrastrutture viarie antiche nella valle del Savio.*
- Jacopo Ortalli: *Caesena-Sassina-Balneum: vie e infrastrutture viarie antiche nella valle del Savio.*

Il pomeriggio del giorno 29 abbiamo tenuto

la nostra relazione sul tema: *“Cronistoria di una scoperta (La strada Flaminia Militare)”*.

E' intervenuto anche Raymond Chevallier, professore all'Università di Tours (Francia) ed eminente studioso di strade romane, il quale ha espresso parole di compiacimento per il rinvenimento dei lastricati da lui visitati in quei giorni del Convegno.

Ha concluso i lavori il prof. Lucio Gambi di Bologna sintetizzando i diversi orientamenti emersi nelle numerose relazioni presentate e le due opposte tesi, sostenute da N. Alfieri e da noi in riferimento al percorso seguito da C. Flaminio. Egli si è pronunciato, pur con alcune riserve, a favore della nostra con queste parole:⁴ *“Ma di queste due vie la preferita fu la occidentale che si profila sopra la costola di monte Bastione o la orientale che muove per la costola di monte Canda? Lasciando impregiudicata la documentazione archeologica, che può diventare una prova integrativa solo dopo che sia stata assegnata in modo certo ad un'epoca... (omissis) quasi unicamente per alcune circostanze topografiche potrei credere che fra le due la preferita sia stata la pista occidentale. Le circostanze (il cui valore ha durata sicuramente non più di cinquant'anni) sono le seguenti: che sul piano militare, in una situazione che vede Pisa e Bologna punte avanzate e base di azione per la conquista dello spazio ligure, e Fiesole come nodo che le raccordava, una via disegnata sopra la costola di monte Bastione, quindi a dominazione del bacino del Reno, ma anche a qualche distanza dal suo fondovalle e bene salvaguardata dalla sua posizione alta, si trovava nella posizione migliore per fungere da linea di arroccamento e di rifornimento nelle operazioni di guerra condotte ad ovest del Reno contro i Friniati e gli Apuani.*

Questa soluzione, guidata da considerazioni di logica militare, può spingere a scartare, ricercando la via aperta per questa zona dal console Flaminio, la traiettoria, anch'essa preromana, che dal bacino di Firenzuola si inoltra per la costola tra Idice e Sillaro.

In definitiva dal Convegno è emerso il prevalente orientamento che i lastricati rinvenuti al monte Bastione, monte Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio appartenessero ad una stra-



Valserena (S. Benedetto Val di Sambro): Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”; 28 settembre / 1 ottobre 1989: il prof. Raymond Chevallier si complimenta con Cesare Agostini per le ricerche fatte con Franco Santi che hanno portato alla scoperta della strada transappenninica romana.



Valserena (S. Benedetto Val di Sambro): Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”; 28 settembre / 1 ottobre 1989: Franco Santi (a destra) a tavola con il prof. Tiziano Mannoni (di fronte) e Massimo Simoncini (in piedi) assessore del Comune di S. Benedetto Val di Sambro.

da romana. Rimaneva in dubbio soltanto la data esatta della sua costruzione.

A queste conclusioni è pervenuto sostanzialmente anche il prof. N. Alfieri, il quale ha testualmente scritto nella sua relazione pubblicata negli

⁴ Lucio Gambi: *“Qualche considerazione in vista di una prossima riapertura del discorso”* in Atti del Convegno su “La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo” Costa Editore, Bologna, 1992, pagg. 268-269.

Atti del Convegno⁵: *“Su queste basi si è sviluppata una serie di ricerche a carattere interdisciplinare, che hanno meglio definito il tracciato della via Flaminia nel versante emiliano, distinguendolo nettamente da quello della strada - pur essa romana - della contigua valle del Savena e proponendo le connessioni di queste vie transappenniniche con itinerari a più lungo percorso tra la penisola e la Cisalpina”.*

Le quattro giornate congressuali si sono concluse con pieno successo, non soltanto per il livello scientifico degli argomenti trattati, ma anche per gli aspetti organizzativi e logistici. Ciò va a merito dell'iniziativa e dell'impegno profuso dalle due amministrazioni comunali di San Benedetto Val di Sambro e di Firenzuola, coordinate dai rispettivi Sindaci, Massimiliano Stefanelli e Giovanni Vignoli, che qui vogliamo ringraziare.

3 - La costituzione del Gruppo Archeologico e l'apertura del Museo Storico Etnografico a Bruscoli (Firenzuola)

In occasione della conferenza tenuta a Firenzuola, nel maggio 1987, abbiamo conosciuto alcuni giovani di Bruscoli che si sono entusiasmatisi all'idea di unirsi a noi nella ricerca delle vestigia di una strada romana che attraversava anche il loro territorio. E' nata presto una sostanziale collaborazione, divenuta una sincera amicizia, fondata sul comune interesse per lo studio della storia del territorio e della ricerca archeologica.

Pochi mesi dopo il Convegno del settembre-ottobre 1989, rendendoci conto che la Soprintendenza archeologica per la Toscana non poteva tenere contatti con singoli privati, anche se animati da disinteressata volontà di ricerca, abbiamo fondato il “Gruppo Archeologico di Bruscoli” (GAB), libera associazione di volontari, con scopi di studio e ricerca sul territorio, salvaguardia, tutela e catalogazione di tutte le emergenze di interesse archeologico. Soci fondatori sono stati: Emanuele Stefanini, Franco Santi, Cesare Agostini, Andrea Vignoli, Marco Antonelli, Sabrina Stefanini e Alessandro Stefanini, ai quali si è unito anche il Parroco del

paese Don Lucio Bianchini. Il Gruppo ha avuto il riconoscimento della Soprintendenza archeologica per la Toscana il 30 novembre 1989 e, da quel momento, è diventato il suo referente ufficiale per quella zona appenninica. Si è poi formalmente costituito con atto pubblico il 19.02.1996, assumendo autonomia giuridica. Nel corso degli anni ai soci fondatori si sono uniti altri volontari di parte toscana: Mirella Romei, Domenico Galeotti, Antonio Galeotti, Franco Poli, Delia Poli e Manuel Noferini e di parte bolognese: il Prof. Carlo Alvisi ed i coniugi Franco e Vittoria Bacci. L'aggregazione, non soltanto formale, fra i membri del Gruppo ha dato impulso a quelle iniziative che da soli non potevamo realizzare. Così, oltre all'aiuto materiale diretto a portare alla luce altri tratti del lastricato romano, il Gruppo ha fornito la forza lavoro per eseguire gli scavi dei resti dell'edificio di Poggio Castelluccio (settembre 1992), ha eretto una recinzione a protezione del lastricato stradale a Poggio Castelluccio per proteggerlo dal transito abusivo dei motocrossisti (luglio 1995); ha costruito la tettoia a protezione del corridoio di ingresso al fornello della fornace di Piana degli Ossi (aprile 1996), ha iniziato gli scavi al castello medievale di Bruscoli (luglio 1999).

L'opera più importante ed impegnativa è stata l'allestimento del Museo Storico-Etnografico di Bruscoli che si è potuto realizzare per la grande



Bruscoli (Firenzuola) 13 agosto 1994: il Sindaco di Firenzuola Giovanni Vignoli tiene il discorso di inaugurazione del Museo Storico Etnografico.

⁵ N. Alfieri: *“La Via Flaminia “Minore”*; in Atti del Convegno su *“La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo”*; Costa Editore, Bologna, 1992, pag. 99.

sensibilità culturale dimostrata dal Comune di Firenzuola, che ha messo a permanente disposizione l'edificio della locale scuola elementare, non più utilizzato. L'apertura di questa mostra didattica permanente va a merito prevalente di Emanuele Stefanini, primo Presidente del GAB, il quale, con grande tenacia ed impegno, ha dedicato tutto il suo tempo libero al raggiungimento di questo obiettivo. Il Museo, inaugurato dal Sindaco di Firenzuola Giovanni Vignoli il 13 agosto 1994, raccoglieva inizialmente soltanto i reperti riguardanti l'epoca antica e medievale rinvenuti nel corso delle nostre ricerche e documentazione fotografica dei tratti di lastricato romano portato alla luce. Con il passare degli anni si è arricchito di altri reperti più recenti, attrezzi e materiali, sempre di grande interesse, tanto che oggi si articola su tre sezioni:

- reperti geo-archeologici.
- oggetti della civiltà contadina dell'Appennino: utensili dei nostri nonni, ricostruzione di ambienti agricoli ed attività artigiane.
- residui bellici del secondo conflitto mondiale in ricordo della "Linea Gotica".

4 - La mostra fotografica a Valserena (S. Benedetto Val di Sambro)

Per soddisfare la diffusa curiosità suscitata nel corso degli anni dalle nostre scoperte, abbiamo organizzato una mostra fotografica presentando le numerosissime immagini degli



Valserena (S. Benedetto Val di Sambro) 12 agosto 1990: foto di gruppo il giorno dell'apertura della mostra fotografica. Da sinistra: Cesare Agostini, Franco Santi, Emanuele Stefanini, il Maresciallo dei Carabinieri, Luciano Poli Sindaco del Comune di S. Benedetto Val di Sambro, l'avv. Oscar Clausi-Schettini e Giovanni Vignoli Sindaco del Comune di Firenzuola.

scavi e dei reperti, nonché altro materiale fotografico ed illustrativo. Ciò è stato possibile per la generosità dell'Ing. Sergio Dall'Omo, che qui desideriamo ringraziare, il quale ci ha messo a disposizione gratuita alcuni locali di sua proprietà a Valserena (S. Benedetto Val di Sambro). La mostra, inaugurata da Luciano Poli, Sindaco di S. Benedetto Val di Sambro e da Giovanni Vignoli, Sindaco di Firenzuola, ha suscitato grande interesse da parte dei visitatori, affluiti numerosi fin dal giorno dell'apertura (12 agosto 1990).

5 - La notizia della scoperta della Flaminia Militare è giunta negli Stati Uniti d'America

Durante le nostre ricerche al Poggiaccio ed a Poggio Castelluccio abbiamo trovato le fortificazioni della seconda guerra mondiale, combattuta aspramente proprio su quei monti. Oltre a resti di vettovaglie militari e schegge di proiettili, abbiamo anche individuato centinaia di piccole trincee, a grandezza d'uomo, scavate dai soldati americani per ripararsi dai bombardamenti nemici. Una di esse era stata ricavata proprio sul lastricato romano da un ignaro soldato che sarà stato costretto a faticare molto per rompere la pavimentazione.

Il nostro pensiero è andato allora al 187 a.C., quando, sulle pendici di quella stessa monta-



Valserena (S. Benedetto Val di Sambro) 12 agosto 1990: visitatori alla mostra fotografica della "Flaminia Militare".



91st Infantry Division Association

Lorraine - Meuse-Argonne - Ypres-Lys - Rome-Arno
North Apennines - PoValley

April 11, 1990



Dear Signor Agostini:

I was delighted to receive your two books and especially happy to receive your letter. Thank you so much for allowing me to reprint the photographs. You and "STUDIO COSTA" will be given full credit. A short article on your work will appear in the June issue of our "Powder River Journal". A more detailed story will be featured in our December edition.

As soon as I got the copy of LA STRADA FLAMINIA MILITARE I rushed down to the local library and checked out all the books they had on the ancient Roman viae. The book, THE ROADS THAT LED TO ROME, told me just about everything I wanted to know. The book was published in 1967 and written by Victor W. Von Hagen with the photographs by Adolfo Tomeucci. So I found your book fascinating. The photographs are absolutely beautiful. They made me want to catch the next airplane back to Italy. Of course, much of this region of Italy is very familiar to me. I walked the entire distance from Florence to Bologna and probably dug some of those trenches that you mentioned. And probably walked upon LA STRADA FLAMINIA MILITARE though I was unaware of it at the time. I have returned to Italy several times since the war and my wife and I spent two weeks in Loiano in '88 to help dedicate the 91st Division monument that stands along Via Marconi. We have good friends in Loiano and also in Livergnano. Romana Lelli and her mother used to run the Trattoria Ardevilla, and they are special people to us. We also have good friends in Pianoro. Because of my war days I have learned to love Italy and its people. Let us hope that the stupidity of war will never again envelope our countries.

So your book brought back many memories: Futa Pass, Raticosa, Monzuno, Monte Adone, Monghidoro, Pietramala, ...the 91st Division passed through all of these places. And we walked over Mt. Altuzzo, Monticelli, M. Bastia, M. Castellari, M. della Formiche and M. Arnigo. Names that have become embedded into my heart.

I do remember CASTEL DELL'ALPI and just about every house and village along Highway 65.

During the winter of '44-'45 the furthest advanced point of the 91st Division was around Zula. We sent patrols out into that area about every night. When I returned to Highway 65 how surprised I was to see a fine restaurant now at Zula, and with a lovely glassed-in veranda!

Within a few days I'll be sending you two copies of my book, THUNDER IN THE APENNINES. I'll sign both of them. I'm still hard at work on my new book, THE SUMMER IS ENDED. Right now, I'm having problems with my editor who wants to shorten the book. And I'm opposed to it.

I am glad that the soldiers of the 91st left you a pair of binoculars. That's the least they could do, since we tore up your country so badly.

Unfortunately, my wife and I will be unable to travel to Italy this summer; however, we do plan on a trip in '91 or '92. Of course, I would love to visit with you about the Flaminia Militare and see, once again, some of the trenches my friends and I dug. We were in Italy in '84 and '88 and we want to try and return every three or four years, or at least, until we get too old to travel. I will be 65 years of age this month, and while I don't feel old and I don't believe I am old, they all tell me it is true!

My good friend, Phil Scaglia, will be going to Italy in September. Perhaps you and your friends can get together with him. Phil served in the 361st Infantry so he is familiar with all the photographs and the places I mention in my book. He also speaks fluent Italian. He read LA STRADA FLAMINIA MILITARE and was impressed.

So, thank you again for your kindness. Please keep in touch with me. Say "Hello" to Franco Santi and Vittorio di Cesare and tell them how much I enjoyed the book.

I am also sending you some back issues of our "Powder River Journal".

Affectionate greetings from both myself, and my wife Rita.

"Buona Pasqua a te, e tutta le tua famiglia"

Roy Livengood

La lettera di Roy Livengood, reduce americano della guerra 1944-45 combattuta sulla "Linea Gotica" alla Futa, con la quale ci chiede l'autorizzazione di pubblicare alcune fotografie della strada romana in un periodico edito negli Stati Uniti.

gna, le legioni romane hanno dovuto combattere cruentemente per debellare i Liguri. Sono trascorsi 2130 anni fra le due guerre, ma il luogo conserva ancora la testimonianza di esse: le piccole trincee scavate nel 1944 d.C. distano pochi metri dal grande fossato di Poggio Castelluccio utilizzato nel II sec. a.C..

Ci siamo anche chiesti quale destino avevano avuto quei soldati americani, immaginando che essi, ormai lontani dal pericolo della guerra, avrebbero potuto ora apprezzare questa strada romana, da loro inconsapevolmente calpestata con le armi in pugno.

Questo pensiero è stato premonitore di un casuale evento che ci ha messo in contatto proprio con alcuni reduci americani che hanno combattuto al Passo della Futa. Una copia del nostro libro pubblicato nel 1989 è giunta nelle mani di Roy Livengood, reduce di quelle battaglie e residente nel Kansas (USA), giornalista che ha scritto un libro raccontando le battaglie sulla Linea Gotica⁶. Interessato ai nostri rinvenimenti, nella sua veste di appartenente all'Associazione reduci della 91° Divisione di fanteria, ha chiesto l'autorizzazione di pubblicare alcune fotografie del nostro libro nella loro rivista militare, cosa che abbiamo molto gradito.



Poggio Castelluccio - aprile 1986: all'inizio della primavera la neve è rimasta nella trincea, ancora evidente, scavata nel settembre 1944 da un soldato americano per difendersi dai bombardamenti nemici.



Poggio Castelluccio - settembre 1990: Philip Scaglia e Roy Livengood, reduci della 91° Divisione di fanteria americana, vicino ad una trincea a uomo, scavata da un loro commilitone proprio in corrispondenza del lastricato romano nel settembre 1944. (Da "The powder river Journal" - dicembre 1992).



Passo della Futa - settembre 1944: una pattuglia della fanteria americana trasporta i rifornimenti alle unità della 91° Divisione impegnate nei combattimenti contro i Tedeschi sulla "Linea Gotica" vicino al passo della Futa. Stanno salendo forse a Poggio Castelluccio come nel 187 a.C. fecero i Romani per debellare i Liguri? (Da "Thunder in the Apennines" di Roy Livengood).

⁶ Roy Livengood: "The thunder in the Apennines" (Tuoni sull'Appennino). Stampato negli U.S.A., 1981.



Castel dell'Alpi (S.Benedetto Val di Sambro) - dicembre 1944: *pochi mesi dopo lo sfondamento della "Linea Gotica" la V armata americana aveva allestito davanti alla chiesa del paese una officina di riparazioni. Si notino un autocarro ed un carro armato con la gru.*



Castel dell'Alpi (S.Benedetto Val di Sambro) - dicembre 1944: *Cesare Agostini a 7 anni (a sinistra) con il fratello Raffaele nel cortile della casa paterna ove erano parcheggiati numerosi veicoli militari della V armata americana.*

Dopo scambi epistolari è nata l'idea di una loro visita sui luoghi delle nostre scoperte. Così, nel settembre 1990, Livengood è venuto in Italia in compagnia di Philip Scaglia, un altro reduce italo-americano residente a New York. La visita ai luoghi delle battaglie combattute sulle pendici di Poggio Castelluccio e del Poggiaccio è stata per loro molto interessante ed abbiamo notato la loro emozione nel rivedere quelle trincee a uomo scavate dai loro commilitoni che ancora evidenti e numerose punteggiano il bosco di faggi. Il resoconto anche fotografico di questo ritorno sulla Linea Gotica è poi stato pubblicato sulla loro rivista semestrale "The powder river journal" nel numero di dicembre 1992.

6 - Le escursioni guidate sulla Flaminia Militare

Su richiesta di molti interessati abbiamo organizzato numerose escursioni cercando di riunire più persone nella stessa giornata. Si sono formate così grandi comitive disposte ad affrontare i 10 Km del percorso di cresta che separano Pian di Balestra dal passo della Futa. Quando invece, in questi ultimi anni, abbiamo



Monte Bastione - 5 giugno 1988: soci del CAI di Bologna ai bordi della "Flaminia Militare".

Poggio Castelluccio - agosto 1985: una delle prime escursioni sulla "Flaminia Militare". L'ing. Giorgio Brighetti legge ad un folto gruppo di giovani il brano di Tito Livio che ricorda la costruzione della strada romana.





Piana degli Ossi - 9 agosto 1989: un gruppo di amici dell'Associazione Monte Bastione ascoltano il dott. L. Fedeli che illustra i reperti emersi nella campagna di scavo in corso.



Poggio Castelluccio - 3 giugno 1990: Dipendenti dell'A.T.C. di Bologna (e famigliari) sul lastricato della "Flaminia Militare".



Monte Bastione - 16 settembre 1990: *membri del Rotary Club Mugello sulla "Flaminia Militare" accompagnati da Franco Santi (seduto a sinistra).*

scoperto tratti di strada lastricata a sud del passo della Futa, sulle pendici del Poggione, le visite a questi reperti sono state molto meno impegnative perché raggiungibili con soli 30 minuti di marcia.

Le escursioni sono state organizzate sempre in periodo estivo per poter beneficiare del piacevole clima montano a quote quasi costantemente superiori ai 1000 metri e per avere tempo, in primavera, di spazzare dai lastricati già scoperti il tappeto di foglie cadute nell'autunno precedente. Ogni anno abbiamo guidato 5 o 6 comitive appartenenti a club privati (Ro-

tary e Lions), associazioni culturali e sportive, circoli ricreativi di aziende, sezioni del CAI (Bologna, Porretta Terme, Bergamo, Parma etc.) con grande nostra soddisfazione per le manifestazioni di stima e simpatia ricevute.

Anche Don Bergamaschi, noto religioso alpinista, organizzatore di numerose spedizio-



Valserena - Ristorante Baita del Cacciatore - 16 settembre 1990: *al termine della lunga escursione sulla "Flaminia Militare" i membri del Rotary Club Mugello si ritemprano, assieme a noi, con un lauto pranzo.*



Poggio Castelluccio - 19 luglio 1992: *una piccola, ma autorevole comitiva accompagnata da Cesare Agostini sulla strada romana. Da sinistra: prof. Menotti Galli, ordinario di Fisica dei raggi cosmici all'Università di Bologna, Gennady Andreev, Direttore dell'Osservatorio Astronomico di Toms (Siberia), Cesare Agostini, Nikolai Vasiliev, membro dell'Accademia delle Scienze della Russia, prof. Giuseppe Longo, ordinario di Fisica Generale all'Università di Bologna.*



Monte Poggiaccio - 15 giugno 1991: soci del Rotary Club Bologna-Est in visita alla Flaminia Militare sostano al centro del piccolo e antico bacino, ora asciutto, alle pendici del Poggiaccio. Si riconosce l'ing. Lodovico Barbieri, Presidente del Rotary (seduto a sinistra); al suo fianco Franco Santi.

ni sull'Himalaya, è venuto nel settembre 1993 a Poggio Castelluccio ed al Poggiaccio. Ricordiamo inoltre la visita, il 19 luglio 1992, di due eminenti accademici russi invitati dal prof. Giuseppe Longo dell'Istituto di Fisica dell'Università di Bologna.

Già abbiamo ricordato la visita di Giancarlo Susini nel settembre 1988 (Cap. XII, paragr. 3°): l'illustre professore, accogliendo il nostro

invito, è tornato il 3 settembre 1999, dopo undici anni, a visitare i lastricati portati alla luce nel 1994-98 a sud del passo della Futa. Egli è rimasto impressionato dalla rettilinearità del tracciato, dalla solidità dell'impianto, e dalla sua perfetta conservazione. In tale circostanza ha misurato alcune pietre del bordo riscontrando l'esatta corrispondenza con un "piede" romano o con un multiplo di esso.

*La strada Flaminia Militare
sulla stampa*

Dopo il primo articolo di Nereo Liverani sulla Nazione di Firenze il 5 novembre 1985, molti altri quotidiani e periodici hanno pubblicato articoli e servizi sulle nostre scoperte, accogliendo anche pareri discordi, tanto da alimentare un vivace dibattito che ci ha accompagnato per molti anni.

Fra i periodici di maggiore diffusione nazionale ricordiamo:

Historia:

n. 347, gennaio 1987, pag. 82.

Oggi Natura:

n. 10, ottobre 1988, pag. 124.

Airone:

n. 104, dicembre 1989, pag. 39.

Archeo:

n. 59, gennaio 1990, pag. 19.

Archeologia viva:

n. 9, gennaio-febbraio 1990, pag. 5.

Fra i quotidiani:

Il Resto del Carlino:

15.07.86 - 7.08.86 -
26.09.86 - 27.12.86 - 31.01.87 - 4.02.87 -
24.05.87 - 12.07.87 - 12.03.88 - 31.07.88 -
3.08.88 - 20.01.89 - 19.05.89 - 13.09.89 -
17.11.89 - 10.08.90 - 26.09.90 - 29.09.90 -
5.09.91 - 30.01.93.

La Nazione:

9.03.86 - 26.04.86 - 25.09.86 - 5.10.86 -
22.11.86 - 12.12.86 - 17.12.86 - 7.01.87 -
5.03.87 - 26.05.87 - 28.05.87 - 23.07.88 -
27.07.88 - 8.09.89 - 24.09.89 - 28.09.89 -
10.10.89 - 26.08.90 - 21.10.90.

La Repubblica:

9.07.87 - 27.08.88 - 8.09.90.

L'Unità:

12.12.86 - 9.01.87 - 7.05.89 - 13.09.89 -
19.09.89 - 24.09.89 - 10.10.89 - 17.08.90 -
24.08.94.

Il Corriere della Sera:

13.01.87.

Paese Sera:

11.01.87 - 24.09.89.

Italia Oggi:

9.01.87.

Adige:

19.01.87.

Giornale di Napoli:

10.01.87.

Libertà:

9.01.87.

L'antica strada avrà un nome

*Verso la soluzione il mistero della Futa:
trovato il valico della dimenticata via romana*

Un'autostrada vecchia di duemila anni

**Sulle tracce di una strada romana
che attraversava l'Appennino**

QUALE FLAMINIA?

Divisi sulla strada

Varie argomentazioni sul tracciato romano

Carlino **BOLOGNA** provincia

**Lassù, in mezzo ai boschi
la via romana verso Firenze**

DA DOMENICA A VALSERENA UNA MOSTRA SULLA FLAMINIA

E il console indicò la via

Oltre duemila anni fa da Arezzo a Bologna fra i boschi. Visite guidate

Domenica 21 ottobre 1990

renze provincia

MUGELLO / SCOPERTA UN'ALTRA ANTICHISSIMA STRADA

Sulla via dei Romani

Forse è la prosecuzione della Flaminia dalla Futa sino a Fiesole

Lettere/archeologia

Ma quante Flaminia Minor ci sono sull'Appennino?

zione è destinata a non subire modifiche
alla soluzione ideale — chiarisce Girolami
— sarebbe quella di mantenere l'ambula-
enziv
ottimali vorrebbero realizzare entro due
anni
(Rita Bartolomei)

VIAGGIO TRA I BOSCHI SEGUENDO I SEGNI DELLA «FLAMINIA MILITARE»

La lunga ombra dei romani

Ricerche da Pian di Balestra al Passo della Futa. Nuovi tratti dell'antico selciato

BANCA D'INTERESSI DI VALORE
Vecchi, alcune persone a
cui era stato chiesto invano
di qualificarsi, hanno suona-
valcore. Grande riserbo sul
le indagini. (G.R.S.S.)



ISBN 88-491-1442-7



9 788849 114423