

PAOLO PIRILLO

«IL PASSAGGIO DELL'ALPE»

PER UNA STORIA DELLA VIABILITÀ MEDIEVALE
FRA LA ROMAGNA ED IL TERRITORIO FIORENTINO*

Il tema centrale di questo breve contributo è costituito dai collegamenti stradali tra l'area romagnola e quella fiorentina del Mugello e Valdisieve, durante i secoli del Medioevo precedenti quella strutturazione di una rete viaria che costituisce un momento integrante della formazione dello stato territoriale fiorentino¹.

Le riflessioni e le ipotesi che seguono hanno sostanzialmente origine da un'indagine sulla politica territoriale fiorentina del XIV secolo cui sto attendendo da tempo e, per ciò che concerne il tema specifico della viabilità, queste note costituiscono il tentativo di dare corpo, dimensione e spessore cronologico a quella fitta rete viaria che, in via ipotetica iniziale, sarebbe stata interessata da un riassetto fiorentino, appunto, durante il periodo tardo-medievale soprattutto in concomitanza con l'espansione territoriale del Comune in direzione dell'area romagnola.

* Il contenuto ed il testo di queste note nasce anche dai suggerimenti, dai consigli e dalle informazioni avute da Giuseppe Ancarani, Anna Benvenuti, Piero Bruni, Lidia Capo, Paola Foschi, Leardo Mascanzoni, Gianfranco Pasquali, Antonio Ivan Pini, che desidero qui ringraziare per la paziente ed amichevole cortesia.

¹ Nell'ambito degli studi sulla formazione dello stato territoriale fiorentino, l'atteggiamento della Dominante rispetto alla ristrutturazione della viabilità non è stato ancora oggetto di una sintesi. Ampii riferimenti, in relazione alla rete dei mercati, in CH. M. DE LA RONCIÈRE, *Florence centre économique régional au XIVe siècle. Le marché des denrées de première nécessité à Florence et dans sa campagne et les conditions de vie des salariées (1320-1380)*, voll. 5, Aix-en-Provence 1976, III, pp. 835 e sgg.

Anche in questo caso specifico, un'indagine sulla storia delle vie di comunicazione tra la Romagna ed il territorio a nord di Firenze deve prendere in conto un ventaglio di temi di storia politica, economica, demografica, religiosa, ambientale, climatologica, ecc.: elementi che, a prima vista, possono sembrare anche lontanissimi da quello specifico della viabilità stessa. Per questo – e ripeto cose ben note – l'erudita, ingrata e raramente agevole formulazione di ipotesi intorno ai tracciati ed all'eventuale periodizzazione del loro impiego, deve essere accompagnata dal costante confronto con un contesto di variabili anche più ampio e variegato di quello cui mi riferivo poc'anzi. Ciò non significa, anche nell'ambito della storia del territorio, che le indagini sull'evoluzione dei collegamenti stradali siano relegate ad un ruolo di complementarità. Non casualmente, credo, curando nel 1949 la seconda edizione di uno tra i suoi lavori più noti, Fernand Braudel confessava, con sincera autocritica, che: «Più ancora di quando scrivevo la prima edizione di questo libro, mi si impone l'importanza di questi collegamenti stradali. Essi sono l'infrastruttura di ogni storia coerente. Ma il loro ruolo preciso – concludeva il Braudel – pone difficili problemi»².

1. *Le comunicazioni stradali e la montagna fiorentina*

A poco meno di mezzo secolo dalle riflessioni prima ricordate ed alla luce di quanto, in materia di strade e comunicazioni è stato oggetto di indagini ed analisi archeologiche e storico-documentarie a livello nazionale, regionale e locale, quei «difficili problemi» cui alludeva il Braudel, si concretizzano, molto spesso, in una vasta gamma di incertezze e di dubbi della più disparata natura. Dal punto di vista storico, la viabilità maggiore risulta infatti legata, come dicevo, ad un numero di fattori tanto ampio quanto caratterizzato da una continua instabilità nello spazio e nel tempo: una constatazione che tende a divenire quasi una regola quando si tratti dei collegamenti tra aree e regioni separate da rilievi, siano essi alpini, appenninici o – per limitarsi ad un solo caso non italiano – pirenaici³. Inoltre, nello specifico delle testimonianze

² F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi nel Mediterraneo all'epoca di Filippo II*, voll. 2, Torino 1976, I, p. 296.

³ Mi limito a ricordare, per le Alpi, i lavori di G. SERGI, *Potere e territorio lungo la strada di Francia*, Napoli 1981 e ID., *Monasteri sulle strade del potere. Progetti di intervento sul paesaggio politico medievale fra le Alpi e la pianura*, «Quaderni Storici», 61 (1986), pp. 33-56. Per una

concernenti il territorio medievale, a complicare le cose intervengono almeno due ordini di fattori. Uno, più propriamente tecnico che, per brevità, riassumerei nella ridotta e spesso laconica documentazione che interessa direttamente l'oggetto *strada*. L'altra constatazione concerne invece alcune di quelle certezze che, almeno sino alla fine degli anni Sessanta, avevano costituito le linee direttrici di molti lavori dedicati alla storia dei collegamenti stradali. Dal punto di vista della storia materiale, indagini archeologiche accompagnate da nuovi criteri di analisi delle tecniche murarie hanno rimesso in discussione i criteri di datazione della pavimentazione, dei manufatti e delle opere d'arte. Così, per limitarsi ad un solo esempio, molti ponti ritenuti di epoca romana si sono rivelati come costruiti in età medievale, mentre quelli 'medievali' apparterrebbero all'Età moderna: evidentemente questo è stato sufficiente ad invalidare 'certezze' perpetuatesi per decenni⁴. Così, il rinnovato interesse per questo tema – è bene ricordarlo almeno alla luce dei lavori di John Day e di Thomas Szabò⁵ – ha rimesso in discussione modelli come quello che il Plesner aveva costruito, per il territorio fiorentino, sulla relazione tra pieve e distretto stradale⁶. Ad una revisione dell'applicazione indiscriminata ed eccessivamente meccanicistica della teoria plesneriana, si è aggiunta una critica all'impiego, spesso discutibile, della toponomastica, in particolare nel dimostrare la continuità dei tracciati

parte dell'arco appenninico in età medievale, rinvio ai contributi citati nelle note successive, cui deve essere aggiunta la breve sintesi di L. A. KOTELNIKOVA, *Vie commerciali e alcuni aspetti dello sviluppo economico-sociale della Toscana nei secoli XII-XIV*, in *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII*, Firenze 1986, pp. 201-203. Per i Pirenei: *Les communications dans la Péninsule ibérique au Moyen-âge. Actes du colloque tenu à Pau les 28 et 29 mars 1980*, a cura di P. Tucoo-Chala, Paris 1981.

⁴ Si veda il volume *Tecnica stradale romana*, Roma 1992 e la messa a punto di T. MANNONI, *Vie e mezzi di comunicazione*, «Archeologia Medievale», X (1983), pp. 213-222 e, per un'indagine puntuale, J. ORTALLI, *La tecnica di costruzione delle strade di Bologna tra età romana e Medioevo*, «Archeologia Medievale», XI (1984), pp. 379-394.

⁵ J. DAY, *Strade e vie di comunicazione*, in *Storia d'Italia Einaudi*, V, Torino 1973, pp. 87-120 e la raccolta di contributi, molti dei quali di ambito toscano, di TH. SZABÒ, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna, 1992. Nel 1986 la rivista «Quaderni Storici», 61 (1986) dedicava un numero al tema: *Vie di comunicazione e potere*.

⁶ J. PLESNER, *Una rivoluzione stradale del Dugento*, Firenze 1979 e, per una rilettura critica, cfr. la *Presentazione* alla traduzione italiana di Th. Szabò (*ibid.*, pp. III-XIX, ora anche in SZABÒ, *Comuni e politica stradale*, cit., pp. 257-269). Si vedano anche le osservazioni di A.A. SETTIA, *Strade romane e antiche pievi fra Tanaro e Po*, in *Id.*, *Chiese, strade e fortezze nell'Italia medievale*, Roma 1991, pp. 167-284, in part. pp. 176 e sgg.

stradali tra l'età romana ed il Medioevo⁷. Recenti e puntuali indagini hanno, inoltre, ridimensionato la valenza di 'controllo strategico' che quasi ogni insediamento fortificato avrebbe dovuto esercitare su una vicina strada di una qualche importanza: un binomio scontato al punto che il solo allineamento topografico di strutture castrensi ha spesso potuto giustificare, di per sé, l'identificazione di una direttrice di transito, talora rivelatasi, però, del tutto artificiosa⁸. Per converso, si avvalorano sempre di più – lo vedremo in un caso specifico – l'importanza e l'interesse sia politico che economico manifestato da parte di chi esercitava un *dominium loci* sulle aree e sul transito immediatamente prima della vera e propria ascesa in direzione dei valichi⁹. Da qui l'interesse per un'analisi estesa alle strutture socio-economiche, sui centri stradali di frontiera dove – com'è agevole notare sia per il versante romagnolo della tardo trecentesca *Descriptio* del cardinale Anglic sia per quello toscano, almeno alla metà del XV secolo¹⁰ – risiedeva l'ufficiale incaricato dell'esazione delle gabelle per le merci in entrata ed in uscita. Ma, da quanto ho detto, si aprono non pochi interrogativi intorno alle iniziative atte a garantire la sicurezza di chi, nel passaggio da un versante all'altro, attraversava, spesso con merci o derrate alimentari, un crinale-confine: un'area che, appunto per l'impossibilità di un controllo capillare da parte dell'autorità, finiva spesso per costituire una sorta di *No-Man's-Land*, con la sola eccezione costituita dagli insediamenti monastici e

⁷ SETTIA, «Pagana», «Ungaresca», «Pelosa»: strade medievali nell'Italia del Nord, «Studi Storici», 27 (1986), n. 3, pp. 649-664 e, per l'area laziale, le osservazioni di P. TOUBERT, *Les structures du Latium médiéval, Le Latium méridional et la Sabine du IXe siècle à la fin du XIIIe siècle*, voll. 2, Rome 1973, I, pp. 626 e sgg.

⁸ SETTIA, *Castelli e villaggi nell'Italia padana. Popolamento, potere e sicurezza fra IX e XIII secolo*, Napoli 1984, p. 194.

⁹ A questo riguardo si veda anche il contributo di F. OPLL, *L'attenzione del potere per un grande transito sovraregionale: il Monte Bardone nel XII secolo*, «Quaderni Storici», 61 (1986), pp. 57-75.

¹⁰ Mi riferisco all'edizione curata da L. MASCANZONI, *La «Descriptio Romandiole» del card. Anglic. Introduzione e testo*, Bologna [s. d., ma: 1985]. Sulla fonte, oltre all'ampia e puntuale introduzione del Mascanzoni, si vedano anche i contributi pubblicati in «Società e storia», 36 (1987), di: L. GAMBÌ, *Una fonte per la storia della Romagna. La Descriptio Romandiole del Cardinale Anglic*, pp. 377-381; A. I. PINI, «Focularia» e «fumanteria» nel censimento del cardinale Anglico in Romagna nel 1371, pp. 383-397; D. ROMAGNOLI, *La Descriptio Romandiole del cardinale Anglico de Grimoard: un'indagine «statistica» al servizio della politica*, pp. 399-404.

dagli ospedali «pro peregrinorum susceptione»¹¹ e delle strutture fortificate di crinale che, però, non avevano quasi mai assolto una funzione di poli demici¹².

Le considerazioni che ho appena espresso sono in larga parte dovute all'ingresso, a partire dai primi anni Settanta, del tema della viabilità nell'ambito della storiografia europea del popolamento e degli insediamenti¹³. A ben vedere, dunque, chi oggi affronti il problema delle comunicazioni tra l'area romagnola e quella fiorentina – un tema che necessita di un esame di lungo periodo – si trova di fronte elementi da rimettere in discussione, il cui numero è tendenzialmente superiore a quello delle certezze. Si tratta talvolta di interrogativi giunti fino a noi da una lunga sedimentazione di contributi dedicati alla storia dei collegamenti tra Toscana, Emilia e Romagna: dai lavori del Chiappelli, dell'Andreotti, del Solari, a quelli del Barbieri e dello Sterpos¹⁴. Ma è singolare come, nell'ambito del territorio fiorentino – in maniera sensi-

¹¹ Cfr. SZABÓ, *Comuni e politica stradale*, cit., p. 129. La citazione puntuale ad «hospitales qui per calles alpium siti sunt, pro peregrinorum susceptione» è desunta da una missiva di papa Adriano a Carlo, «rex Francorum» ed è citata, tra gli altri, in A. TORRE, *Gli arcivescovi di Ravenna e il monastero di S. Ellero di Galeata*, «Studi Romagnoli» (d'ora in poi SR), X (1959), pp. 97-113, a p. 97.

¹² Cfr., al riguardo, quanto in SETTIA, *Zone «strategiche» e borghi nuovi. Aspetti della guerra nell'età comunale*, «Studi Storici», 31 (1990), pp. 983-997 ora in Id., *Comuni in guerra. Armii ed eserciti nell'Italia delle città*, Bologna, 1993, pp. 53-70 e Id., *Le pedine e la scacchiera: iniziative di popolamento nel secolo XII*, in *I Borghi nuovi* (Atti del conv.), a cura di R. Comba e A. A. Settia, Cuneo 1993, pp. 63-81, in part. pp. 66 e sgg.

¹³ Anche se in questa sede non mi propongo una rassegna di studi sulla storia della viabilità, mi sembra utile ricordare, ad esempio, il convegno del 1973 organizzato dall'Istituto «F. Datini» su *Trasporti e sviluppo economico, secoli XIII-XVIII*, cit.; quelli dell'abbazia di Flaran (1980): *L'Homme et la Route en Europe occidentale au Moyen Age et aux Temps modernes*, Auch 1982; di Cuneo del 1984: *Strade medievali* (rimasto inedito) e di Parigi del 1985: *Les routes du sud de la France de l'antiquité à l'époque contemporaine*, Paris 1985.

¹⁴ P. RAJNA, *Strade, pellegrinaggi e ospizi nell'Italia del Medio Evo*, «Atti della Società italiana per il progresso delle Scienze», V (1911), pp. 98-118; L. CHIAPPELLI, *Per la storia della viabilità nell'alto Medioevo*, «Bullettino storico pistoiese», XXVIII (1926), pp. 85-100 e XXIX (1927), pp. 1-14; R. ANDREOTTI, *Il percorso dell'antica via Faentina*, «Historia», I (1927), pp. 153-157; A. SOLARI, *Sull'antichità della via Faventia-Luca*, «Athenaeum», n. s., VI (1928); G. BARBIERI, *Lo sviluppo storico delle vie di comunicazione tra Firenze e Bologna*, in «Rivista geografica italiana», LIV (1947), pp. 103-116; D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*, Novara 1961; A. FATUCCHI, *Le strade romane del Casentino*, «Atti e memorie dell'Accademia Petrarca di Lettere, Arti e Scienze di Arezzo», n. s., XL (1970-72), pp. 3-78.

bilmente diversa da quanto viene fatto in area emiliana¹⁵ – le nuove istanze di ricerca sulle strade medievali, in larga parte concentrate sulla via Francigena, non abbiano suscitato una ripresa delle indagini se non da parte di un numero di studiosi non certo ampio¹⁶. Nello specifico mugellano, un rinnovamento di interessi storici e geografici è intuibile fin dalla mostra del 1985 sulla viabilità concernente alcuni valichi tra l'area fiorentina e quella bolognese e nei risultati del convegno del 1989 anch'esso dedicato alle comunicazioni tra Bologna e Firenze che, finalmente, ha fatto incontrare storici ed archeologi dei due versanti¹⁷.

Proprio intorno alla viabilità antica e medievale del versante meridionale appenninico sembrano dunque sussistere ancora molti di quei «difficili problemi» cui alludeva Fernand Braudel. Per comprendere a

¹⁵ Si vedano i lavori di P. GUIDOTTI, *Le strade transappenniniche bolognesi nel Duecento*, Bologna, 1988 e ID., *Strade transappenniniche bolognesi dal Millecento al primo Novecento*, Porrettana, Futa, Setta, Bologna 1991 e di Paola Foschi (cfr. *infra*, nota 32).

¹⁶ Mi limito qui a ricordare, oltre ai numerosi contributi di Renato Stopani sulla via Francigena, A. BORGHI, *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, «L'Universo», LVI (1976), pp. 969-1032; LVII (1977), pp. 337-400; G. CIAMPI, *Il Libro Vecchio di Strade della Repubblica fiorentina*, Firenze 1987, pp. 38 e 49, che deve essere integrato con B. DINI, *Le vie di comunicazione del territorio fiorentino alla metà del Quattrocento*, in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, I Conv. Naz. di Storia del Commercio in Italia, Reggio Emilia, 6-7 giugno 1984, Modena 8-9 giugno 1984, Bologna 1986, pp. 285-296; STERPOS, *Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello*, in *Percorsi e valichi dell'Appennino tra storia e leggenda*, Futa, Osteria Bruciata, Gjøgo, Firenze 1985; l'introduzione di G. PANSINI, *Le Piante dei «Popoli e Strade» e lo stato della viabilità nel Granducato di Toscana alla fine del secolo XVI*, in *Piante di Popoli e Strade. Capitani di Parte Guelfa 1580-1595*, a cura di G. Pansini, voll. 2, Firenze 1989; I, pp. 7-19 con riferimenti al periodo precedente. Si veda anche il recente ed imponente contributo collettivo: *Le Strade Provinciali di Firenze. Geografia, Storia e Toponomastica*, voll. 2, a cura di L. Rombai, Firenze 1992, con ampia bibliografia e corredo di appendice cartografica. Sugli scambi tra le due aree, oltre ai riferimenti in LA RONCIÈRE, *Florence centre économique régionale*, cit., III, *passim*, si veda il contributo di G. PINTO, *Attraverso l'Appennino. Rapporti economici e scambi commerciali tra Romagna e Toscana nei secoli XIII-XV*, in *Medioevo imolese*, Bologna 1982, pp. 103-115 (cui mi riferisco per le citazioni), ora, con alcune modifiche in ID., *Toscana medievale. Paesaggi e realtà sociali*, Firenze 1993, pp. 25-36.

¹⁷ *Percorsi e valichi dell'Appennino tra storia e leggenda*, cit. e *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del convegno tenutosi il 28 settembre-1 ottobre 1989 a Firenzuola e San Benedetto Val di Sambro, Bologna 1992 (d'ora in poi: *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo*), dove, però, lo spazio dedicato alla viabilità nel territorio fiorentino medievale risulta abbastanza ridotto, fatta eccezione per: STERPOS, *Alternanza di valichi nei viaggi del passato tra Bologna e Firenze*; *ibid.*, pp. 41-44; R. STOPANI, *L'«Alpe Fiorentina» e i collegamenti con la Padania*; *ibid.*, pp. 149-152; L. CALZOLAI – L. ROMBAI, *La viabilità transappenninica della Toscana moderna*; *ibid.*, pp. 159-168.

cosa alludo, credo sia sufficiente evocare l'esempio delle dibattute ipotesi – sulle quali soltanto oggi sembra concordare la grande maggioranza dei contributi – intorno alla località o all'area cui si riferiva, nel III secolo d. C., il toponimo *Anneianum* dell'itinerario di Antonino. E che, in questo caso, non si trattasse di un mero esercizio erudito lo si comprende dal fatto che dall'identificazione di quella località dipendeva quella del tracciato della *Via faventina* romana proprio dal suo ingresso nel territorio fiorentino¹⁸. L'esatta ubicazione di *Anneianum* non rappresenta però l'unico problema, dal momento che, per larghi aspetti, una storia delle comunicazioni stradali tra la Romagna e l'area del Mugello-Valdisieve, per l'Età antica e medievale è, in larga parte, ancora tutta da scrivere¹⁹. Limitandosi al periodo medievale, tale indagine, tra lati oscuri e certezze ormai acquisite dovrebbe, a mio avviso, tentare di sottoporre a verifica almeno tre punti intorno ai quali la più recente storiografia sembra aver raggiunto una certa unanimità²⁰:

- 1) la rete stradale non era un'entità fissata una volta per tutte ma restò a lungo soggetta a mutamenti continui, che si rivelano talvolta impercettibili, al punto che si è potuto parlare, per l'età medievale, di una «progressiva modificazione della rete stradale del mondo antico»²¹;

¹⁸ Come noto, l'identificazione di *Anneianum* con la località di Agnano, ubicata lungo l'attuale via forlivese, identificherebbe il tracciato della *Faventina* romana da Marradi, al passo delle Scalelle fino al territorio di Belforte e Corella (ANDREOTTI, *Il percorso dell'antica via Faentina*, cit.; cfr. anche SOLARI, *Sull'antichità della via Faventia-Luca*, cit.). Alla luce sia di quanto già sostenuto sulla *Faventina* dallo Sterpos e recentemente riesaminato da Annapaola Mosca, la coincidenza *Anneianum* = Agnano sembra essere l'ipotesi più debole (STERPOS, *Comunicazioni stradali*, cit., pp. 13 e sgg; A. MOSCA, *La via Faventina da Firenze a Faenza attraverso il Mugello e la valle del Lamone*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo*, cit., pp. 179-190; in part.: pp. 183-185).

¹⁹ Un tentativo in questo senso è il recente *Strade fra Val di Sieve e Romagna. Storia e archeologia*, Dicomano 1995, che esamina il problema con un taglio di lunga durata e su entrambi i versanti appenninici. Per gli ultimi decenni del Medioevo e per la piena Età Moderna, oltre al già citato CIAMPI, *Il Libro Vecchio di Strade*, cit., si veda anche: STERPOS, *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma 1973 e ID., *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze 1979. Per un'ampia area della bassa Valdisieve, un documentato e puntuale di lavoro di ricostruzione è stato compiuto da M. MANTOVANI, *Popoli e strade nella comunità del Ponte a Sieve (1774)*, Pontassieve 1987.

²⁰ Riprendo qui tre degli argomenti che caratterizzano l'impostazione delle indagini sulle strade medievali toscane ed italiane di SZABÓ, *Comuni e politica stradale*, cit., p. 17. Si vedano anche le indicazioni di GAMBÌ, *Qualche considerazione in vista di una prossima riapertura del discorso*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo*, cit., pp. 267-270.

²¹ *Ibid.*

- 2) anche nel passaggio tra Antichità e Medioevo, non si dovette assistere ad un abbandono totale delle comunicazioni stradali dal momento che fu mantenuto sempre un pur modesto grado di manutenzione, anche se non più imposta da un centro statale ma ricercata a livello di poteri e volontà locali;
- 3) in buona parte dell'Europa occidentale l'atteggiamento dei pubblici poteri nei confronti della viabilità mutò a partire dalla seconda metà del XII secolo, quando le strade vennero inserite nel novero degli interventi normativi e tecnici di ambito cittadino o signorile.

Questo, nello specifico dell'area interessata dalle comunicazioni tra la Romagna ed il territorio fiorentino, spinge ad esaminare:

- 1) le continuità e/o le eventuali fasi di disuso della viabilità romana per e da Faenza e Forlì;
- 2) la funzione di mantenimento di collegamenti stradali efficienti, anche se settorialmente, svolta dagli enti monastici, dai vescovi e dalle famiglie comitali sui due versanti (Guidi, Ubaldini, Paganì da Susinana, Manfredi, Argogliosi, Malatesti) durante il periodo di sostanziale assenza di una politica territoriale centralizzata e di ampio respiro;
- 3) i tempi, le modalità e l'incidenza della strutturazione della rete viaria sia nelle fasi di formazione dello stato territoriale fiorentino che nel contesto dell'avvento dei regimi signorili nell'area romagnola²².

Una prima constatazione mi sembra imporsi: è indubbio che collegamenti tra i due versanti, in questa come in molte altre parti della fascia appenninica esistettero sia nel periodo protostorico che in quello romano. Ma se, com'è stato ipotizzato, la viabilità maggiore romana poté talvolta sovrapporsi a delle direttrici preesistenti²³, ben poco sappiamo, invece, di ciò che avvenne, sul versante appenninico meridionale, nei

²² Per questa fase della storia romagnola si vedano: A. VASINA, *L'area emiliana e romagnola*, in *Storia d'Italia*, diretta da G. Galasso, VII, 1, G. CRACCO – A. CASTAGNETTI – A. VASINA – M. LUZZATI, *Comuni e signorie nell'Italia nordorientale e centrale: Veneto, Emilia-Romagna, Toscana*, Torino 1987, pp. 359-559; in part.: pp. , pp. 494 sgg. e ID., *I Romagnoli fra autonomie cittadine e accentramento papale nell'età di Dante*, Firenze 1965.

²³ G. A. MANSUELLI, *La rete stradale e i cippi millari della regione ottava*, «Atti e memorie della Deputazione di storia patria per le Province di Romagna» (d'ora in poi: AMR), VII (1941-1942), pp. 33-69.

secoli immediatamente successivi alla crisi dell'Impero romano. Si tratta di un interrogativo di non poco conto, dal momento che, com'è noto, la maggiore o minor fortuna di un tracciato corrispose spesso alla prosperità o alla crisi delle aree percorse o meno da una grande direttrice di transito interregionale. Cercherò di chiarire il concetto appena espresso con un esempio, lontano geograficamente e cronologicamente, concernente la vicenda della via Francigena o Romea in Età Moderna: la grande arteria europea frequentata durante tutto il Medioevo ed in buona parte dei secoli successivi. Quando, alla fine del XVIII secolo, venne realizzata una strada 'moderna' tra Modena e Pistoia il tracciato della Francigena cadde in disgrazia, trascinando in crisi economiche, sociali e demografiche gran parte degli abitati lunigianesi prossimi al valico del Monte Bardone che su quella strada, per secoli, avevano fondato la loro ricchezza e prosperità²⁴. Ma, si badi, se la Francigena toscana perse il suo notevole e plurisecolare volume di transito, non per questo essa scomparve, e facendo un ulteriore salto cronologico, si potrebbe dire che, pur in termini decisamente diversi, quella direttrice è stata riportata a nuovi fasti con la recente costruzione dell'autostrada La Spezia-Parma.

Ad episodi simili a questo, pur se lontano dall'area e dal periodo che qui interessa, mi riferivo parlando di maggiore o minor fortuna di un tracciato, dal momento che, da un punto di vista storico-territoriale, politico, economico ed anche demografico, l'elemento di maggior interesse di una strada è costituito proprio dalle variazioni del volume e dall'intensità della sua percorrenza.

2. *Il «passaggio dell'Alpe» dal territorio fiorentino*

Nonostante l'indubbia esistenza di collegamenti attraverso l'Appennino, e in particolare prima della metà del III secolo a. C., quando i Romani riuscirono a raggiungere l'area meridionale della Romagna,

²⁴ Sotto il profilo della fortuna legata alla presenza della via Francigena, la storia del centro lunigianese di Pontremoli è paradigmatica (G. SFORZA, *Storia di Pontremoli dalle origini al 1500*, Firenze 1904 e, per l'Età Moderna, il testo della cronaca di B. CAMPI, *Memorie storiche della città di Pontremoli*, a cura di L. Bertocchi, M. Bertocchi, V. Bianchi, N. Zucchi-Castellini, Pontremoli 1975). Sulla costruzione settecentesca della Modena-Pistoia, si veda la pubblicazione dei contributi del convegno: *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche*, a cura di I. Tognarini, Napoli 1990.

gli scambi tra i due versanti non furono così frequenti e per un miglioramento delle comunicazioni si dovette attendere la costruzione della *Via faventina*, dopo il 187 o 180 a. C.²⁵. A ben vedere, qualcosa di simile accadde anche, tra la fine del XII e la prima metà del secolo successivo, sul versante meridionale dell'Appennino compreso all'interno di un'area giurisdizionale fiorentina che, allora, era soltanto teorica. Durante quei decenni si ha ragione di pensare ad un incremento notevole, rispetto al passato, del volume del traffico tra i due crinali: ma le cause del progressivo interesse per le valli perpendicolari a quella della Sieve come vie di comunicazione devono però essere cercate di là dall'Appennino²⁶. Infatti, dopo circa quattro secoli e mezzo, era andata in crisi la strada che dall'Ottavo secolo in poi aveva collegato Pistoia con l'importante monastero di Nonantola: nell'arco di pochi decenni, quella che a lungo era sembrata la via più sicura tra i due versanti si trovò, invece, proprio a fare da disputatissimo confine tra i comuni di Modena e di Bologna, in continua lotta tra loro, mentre la potenza di Nonantola si stava avviando al declino²⁷. Le conseguenze non si fecero attendere: Bologna strinse trattati con Firenze ed il flusso principale delle comunicazioni si spostò sulle direttrici che univano le due città²⁸. L'incremento del transito verso la Toscana dovette tradursi in un miglioramento della viabilità che finì per trasformarsi addirittura in un rischio, nel momento in cui Firen-

²⁵ Le più recenti ipotesi sulla *Faventina* romana sono delineate da MOSCA, *La via Faventina da Firenze a Faenza*, cit., *passim*. Come nota Annapaola Mosca, anche la stessa datazione della strada ha rappresentato un altro motivo di dibattito fin dai contributi di ANDREOTTI, *Il percorso dell'antica via Faentina*, cit.; SOLARI, *Sull'antichità della via Faventina-Luca*, cit. e M. LOPES PEGNA, *Itinera Etruriae*, «Studi Etruschi», XXI (1950-1951), serie II, pp. 407-416. Cfr. anche G. SUSINI, *Profilo di storia romana della Romagna. La cronologia dei centri romani della Romagna e la fondazione di Faenza*, «SR», VIII (1957), pp. 3-45; in part.: pp. 8-9 e 26.

²⁶ Per il territorio medievale a Nord di Firenze, manca un'indagine sul rapporto tra direttrici viarie e corsi d'acqua sul modello di quello di M. P. TORRICELLI, *Centri plebani e strutture insediative nella Romagna medievale*, Bologna 1989, pp. 12-13.

²⁷ P. MUCCI – E. TROTA, *La strada medievale fra Nonantola e la Toscana*, in *La viabilità antica e medievale nel territorio modenese e reggiano. Contributi di studio*, «Biblioteca della Deputazione di Storia patria per le antiche provincie modenesi», n. s., n. 71, Modena 1983, pp. 35-89; in part.: pp. 87 e sgg. Cfr. anche: Q. SANTOLI, *Pratum Episcopi*, «Bullettino storico pistoiese», XVIII (1916), pp. 1-33; N. RAUTY, *Il castello di Batoni e l'antico itinerario per Modena attraverso l'Appennino pistoiese*, «Bullettino storico pistoiese», LXXIV (1972), pp. 65-86.

²⁸ A. PALMIERI, *Le strade medievali fra Bologna e la Toscana*, «AMR», s. 4a, VIII (1918), pp. 20-27; in part.: p. 27; STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*, cit., p. 39.

ze passò sotto le bandiere imperiali, costringendo la classe dirigente bolognese alla fondazione del castello di Scaricalasino (1246) che, sotto questo aspetto, presenta molte analogie con il senese Monteriggioni²⁹. Evidentemente, non sempre le cose accadevano in maniera così repentina: anzi, la necessità di accostarsi ad un tema storiografico come quello della viabilità mediante indagini sul lungo periodo nasce anche dalla relativa lentezza che, in assenza di eventi traumatici, caratterizza molti dei fenomeni legati sia alla storia degli insediamenti sia a quella, meno percettibile, dell'uso dello spazio e della percezione del paesaggio da parte della popolazione.

Tornando alle comunicazioni tra Bologna e Firenze, ormai alla metà del XIII secolo i giochi erano sostanzialmente fatti: l'asse del grande traffico transappenninico si era spostato all'interno di territori che, almeno da un punto di vista formale, facevano parte dei due *comitati* cittadini, pur con le ampie eccezioni costituite dalla presenza di estese aree sotto il controllo signorile³⁰. Ciò non significa – lo ripeto – che, fino ad allora, non ci fossero state comunicazioni tra il versante mugellano e della Valdisieve e quello opposto emiliano o romagnolo. Entriamo così, nello specifico dei problemi che un'indagine dovrebbe affrontare, ma anche nel vivo delle puntualizzazioni di metodo che ho fatto all'inizio di questo contributo. Tutto deve, dunque, essere riportato ad un quesito iniziale che prenda in conto i problemi legati alla sopravvivenza della viabilità romana durante i secoli iniziali e centrali del Medio Evo³¹. Tralasciando il non irrilevante problema del percorso in territorio fiorentino della *Flaminia minor*, che come noto, dalla fine del II secolo

²⁹ A. I. PINI, *Un «borgo franco» bolognese nel Medioevo: il castello di Scaricalasino nel territorio di Monghidoro*, in «Mons Ghotorum». *Monghidoro: la sua gente, il suo territorio dal Medioevo ad oggi*, Bologna 1988, pp. 27-52. Per Monteriggioni: P. CAMMAROSANO, *Monteriggioni. Storia Architettura Paesaggio*, Milano 1983.

³⁰ Si vedano i riferimenti ad una ripresa dell'attività fiorentina di manutenzione e miglioramento della viabilità per Bologna almeno a partire dai primi anni Ottanta del XIII secolo, in STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*, cit., p. 52. Nel valutare la data proposta dallo Sterpos si deve però tener conto che essa coincide con un cospicuo incremento della documentazione pubblica superstite prodotta dai consigli del comune di Firenze.

³¹ La totale regressione della viabilità mugellana durante i primi secoli del Medioevo era stata ipotizzata dal Barbieri (BARBIERI, *Lo sviluppo storico delle vie di comunicazione*, cit., pp. 110 e sgg.).

a.C., univa Bologna al Valdarno, mi limiterò, per il momento, ai collegamenti tra l'area fiorentina e quella faentino-forlivese³².

Gli indizi non sono certamente numerosi e, dopo la già ricordata testimonianza del III secolo d. C. intorno all'esistenza di una strada che univa l'area faentina alla valle dell'Arno, dopo un non meglio dettagliato spostamento tra Faenza e Firenze compiuto da Sant'Ambrogio nel IV secolo, si dovranno attendere alcuni secoli per avere un qualche indizio meno laconico sulle comunicazioni transappenniniche in quest'area³³. Ma che ne era stato, proprio durante quei secoli, dei collegamenti tra la Romagna (Faenza, Forlì e Ravenna) ed il territorio fiorentino? Si tratta, in tutta evidenza, di una domanda retorica, poiché, ancora una volta, dobbiamo arrenderci di fronte ad una sostanziale rarefazione di indizi. A tratti, però, qualche testimonianza ci permette di uscire dalle semplici congetture, avvalorando, tra l'altro, la tesi di una relativa continuità delle grandi direttrici di comunicazione nel passaggio tra i secoli iniziali e

³² I problemi intorno al percorso della *Flaminia minor* sono stati affrontati da indagini di carattere storico ed archeologico il cui ampio numero giustificherebbe un intervento autonomo da quello che qui si presenta. Mi limiterò, dunque, a ricordare i lavori di N. ALFIERI, *Alla ricerca della via «Flaminia minore»*, «Atti dell'Accademia delle scienze dell'Istituto di Bologna», Classe di scienze morali, Rendiconti, LXIV (1975-1976), pp. 51-67; M. CATARSI DALL'AGLIO, P. L. DALL'AGLIO, *Ancora sulla via «Flaminia minore»*, «Atti dell'Accademia delle scienze dell'Istituto di Bologna», Classe di scienze morali, Rendiconti, LXVII (1978-1979), pp. 155-167; P. FOSCHI, *Ricerche di viabilità medievale: la via Flaminia «minore» e le vie del Savena*, «Atti dell'Accademia delle scienze dell'Istituto di Bologna», Classe di scienze morali, Rendiconti, LXX (1981-1982), pp. 201-242; DALL'AGLIO, *La viabilità in età romana*, in *Monterenzio e la valle dell'Idice, Catalogo della Mostra*, Bologna 1983, pp. 225-228; ALFIERI, *Le vie di comunicazione dell'Italia settentrionale*, in *Arte e civiltà romana nell'Italia settentrionale dalla Repubblica alla Tetrarchia*, I, Bologna 1984, pp. 57-70; FOSCHI, *La presunta Flaminia «minor» sul Monte Bastione. Note critiche e proposte di interpretazione*, «Nuèter», 26 (1987), pp. 50-53; A. GOTTARELLI, *Toponimi di origine miliaria lungo la via Flaminia minore*, «AMR», n. s., XXXVI (1986 ma: 1988), pp. 105-132 e di FOSCHI, *Flaminia «minore» e via dello Stale, due strade fra Bologna e la Toscana*, «Il Carrobbio», XIV (1988), pp. 162-184; EAD., *Flaminia «minore»*, un problema storiografico, in *Di Flaminia in Flaminia attraverso l'Appennino. Conferenze, proiezioni, escursioni sugli antichi tracciati tra Bologna e la Toscana*, Comune di San Lazzaro di Savena, Pragma Associazioni Culturali, Club Alpino Italiano sezione di Bologna, con il patrocinio dell'Università degli studi di Bologna, [s.l., s.d.], pp. 1-6. In area toscana il problema del tracciato della *Flaminia minor* mi pare tuttora aperto: cfr., ad esempio, quanto in G. UGGERI, *La Flaminia «minor» in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, Roma 1984, pp. 577-593 e nei contributi sul tema pubblicati nel già citato *La viabilità fra Bologna e Firenze nel tempo*, cit., *passim* e, in part.: ALFIERI, *La Via Flaminia «minore»*, *ibid.*, pp. 95-104 e A. BACCI, *Il territorio aretino*, *ibid.*, pp. 169-178.

³³ Nel 393, Sant'Ambrogio si sarebbe spostato da Bologna a Firenze passando per Faenza (STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*, cit., p. 17).

quelli centrali del Medioevo. Così, ad esempio, quando nel giugno dell'anno 755, l'ostilità ravennate costringeva papa Stefano II, in viaggio da Pavia verso Roma, a desistere dal proposito di visitare la città romagnola, il pontefice, oltrepassata Imola, si diresse a Roma transitando per Galeata e proseguendo, con ogni probabilità, in direzione del Valdarno o di Arezzo. Del resto, la necessità di comunicazioni tra Toscana e Romagna sembra, ad esempio, aver contraddistinto i vescovi aretini che fin dal IX secolo erano interessati ad una via diretta tra la città toscana e Ravenna: non casualmente, uno di essi, nell'872 aveva acquistato e trasformato in monastero una chiesa in Bagno di Romagna mentre, intorno al Mille, ancora per opera di un presule aretino veniva fondata l'abbazia di Prataglia ubicata all'inizio della salita al passo dei Mandrioli³⁴. Nell'autunno del 1136, Enrico il Superbo, duca di Baviera, per passare da Imola al territorio fiorentino avrebbe, in pratica percorso lo stesso itinerario che troviamo ricordato nel 1213 come la «strada maggiore per Firenze»³⁵.

3. *I vallombrosani e le comunicazioni transappenniniche*

Le possibilità di indagine storico documentaria sono dunque limitate dalle caratteristiche delle fonti a disposizione che dovrebbero essere esaminate con un sistematico rilevamento delle testimonianze materiali. Ma, com'era nelle intenzioni iniziali di questi brevi appunti, limitandomi ad un esame di alcuni aspetti di una ricerca lungi dall'essersi conclusa, cercherò adesso di individuare e di verificare alcune delle ipotesi appena espresse, nel concreto di qualche puntuale *Case-Studies*. A questo scopo, prenderò in esame due brevi e noti passi di una delle vite di San Giovanni Gualberto, fondatore dell'Ordine vallombrosano: quella redatta da Andrea da Strumi tra il 1092 ed il 1095, a breve distanza dalla morte del santo deceduto nel 1073³⁶. Si tratta di una testimonianza che,

³⁴ W. KURZE, *Nobiltà toscana e nobiltà aretina*, in *I ceti dirigenti in Toscana nell'età precomunale* (Atti del conv.), Pisa 1981; pp. 257-265; in part.: pp. 263-264. Il Bacci sostiene però che il valico era ubicato nell'Alpe di Serra (BACCI, *Il territorio aretino*, cit., p. 178).

³⁵ L'episodio concernente papa Stefano II è ricordato in O. BERTOLINI, *Sergio arcivescovo di Ravenna (744-769) ed i papi del suo tempo*, «SR», I (1950), pp. 43-88. Per la testimonianza del 1213, cfr. G. CENCETTI, *L'autenticità di alcuni privilegi della chiesa ravennate e la giurisdizione sull'abbazia di S. Ellero in Galeata*, «AMR», X (1959), pp. 73-96; in part.: p. 96. Il viaggio di Enrico il Superbo è ricordato in R. DAVIDSOHN, *Storia di Firenze*, voll. 8, Firenze 1973, I, pp. 622-623.

³⁶ *Vitae Sancti Iohannis Gualberti, auctore Andrea abate Strumiensi*, a cura di F. Baethgen, in M. G. H., *Scriptores*, XXX, t. II, Leipzig 1934, pp. 1076-1104. Per la datazione delle Vite,

nella società del tempo, come moltissime altre vite di santi, assolve alla funzione – com'è stato scritto di recente e come, anche in questo caso, diventa importante sottolineare – di un vero e proprio mezzo di comunicazione di massa³⁷. Dunque: un espediente destinato a diffondere dei messaggi al più ampio numero possibile di individui, che, almeno nei casi presi in considerazione, facevano parte degli strati più bassi della società. Per questo, il racconto agiografico doveva, evidentemente, ricorrere a simboli e particolari espliciti e chiari per tutti coloro che ne venivano a conoscenza: una constatazione che rende oggi necessaria l'analisi di ogni singolo dettaglio-indizio nel tentativo di restituirgli un preciso significato. Ho ritenuto opportuno sottolineare questa caratteristica proprio per l'interesse che i vallombrosani speravano di suscitare nello specifico territoriale che era stato teatro delle due azioni miracolose da parte del fondatore dell'Ordine: uno spazio che si cercava di caratterizzare anche tramite l'esaltazione della sua dimensione sacrale. Ma dai miracoli compiuti da Giovanni Gualberto che ricordo qui di seguito si delineano, a mio avviso, anche i tratti fondamentali dell'ideologia vallombrosana in materia territoriale e di politica stradale: un ambito, com'è noto, che caratterizzò il primo operato dell'Ordine e che, a Firenze, poteva contare sull'appoggio dei Cadolingi in funzione politica antivescovile³⁸.

Gli eventi miracolosi, che sono ben più numerosi di quelli qui presi in considerazione³⁹, sarebbero avvenuti in prossimità del monastero vallombrosano di Razuolo fondato, intorno alla metà dell'XI secolo, da Giovanni Gualberto nell'area del crinale appenninico tra la Valdisieve e la Valdilamone, unite dal valico della Colla di Casaglia (msl 913), non

cfr. A. DEGLI INNOCENTI, *Le Vite antiche di Giovanni Gualberto: cronologia e modelli agiografici*, «Studi Medievali», s. 3a, a. XXV (1984), pp. 31-91; in part.: pp. 33-34, 41. Sulle due vite di Giovanni Gualberto cfr. anche S. BOESCH GAIANO, *Storia e tradizioni vallombrosane*, «Bullettino dell'Istituto Storico Italiano per il Medioevo e Archivio Muratoriano», LXXVI (1964), pp. 99-215.

³⁷ P. GOLINELLI, *Città e culto dei santi nel Medioevo italiano*, Bologna 1991, pp. 49, 111 e *passim*.

³⁸ G. MICCOLI, *Pietro Igneo. Studi sull'età gregoriana*, Roma 1960, p. 5. Questa dimensione, a mio avviso, deve essere esaminata, laddove possibile dal punto di vista documentario, in quelle zone del Contado di Firenze dove l'impianto vallombrosano rischiava di mettere in crisi l'assetto dei domini del vescovo di fiorentino.

³⁹ Sulle cui implicazioni di carattere storico-territoriale mi riservo di intervenire nell'ambito di un contributo specifico.

lontano dal tracciato attuale della Faentina⁴⁰. Salvo rare eccezioni, nella maggior parte dei casi, i personaggi coinvolti erano dei pastori che le azioni miracolose del fondatore dell'Ordine vallombrosano tentavano, con successo, di convincere a spostarsi con i loro greggi e mandrie sui pascoli del versante toscano di proprietà dell'eremo⁴¹. In effetti, la maggior parte dei miracoli lascia ipotizzare un tentativo da parte di Vallombrosa di popolare la zona intorno alla nuova fondazione mugellana. Vediamo, adesso, in quali termini e con quali mezzi si cercava di ottenere tale scopo. Uno dei miracoli compiuti da Giovanni Gualberto ebbe come protagonisti un orso che stava sterminando le mandrie di proprietà di Razuolo⁴² ed un *garzone* incaricato della sorveglianza delle mucche del monastero. Questi era andato a lamentarsi di ciò che stava accadendo con Giovanni Gualberto, il quale gli suggerì di affrontare ed eliminare la causa di tanto danno. Il giovane, ubbidendo alle parole del Santo, si recò nel bosco e trovato l'orso che riposava dentro il cavo di un albero, prese a battere ripetutamente il tronco con una scure, ordinandogli di uscire, in nome dell'abate di Vallombrosa. L'orso, naturalmente, venne allo scoperto e fu ucciso. Gli elementi simbolici contenuti in questo primo aneddoto (sui quali verrò tra poco), devono essere analizzati almeno insieme ad un altro evento miracoloso frutto dell'operato di San Giovanni Gualberto nella zona. Un giorno – prosegue il dettato agiografico – il Santo si era incamminato dal monaste-

⁴⁰ La tradizione vallombrosana, raccolta dal Casini e dal Calzolari, vuole l'arrivo di Giovanni Gualberto a Razuolo nel 1035 (S. CASINI, *La Badia di Razuolo in Mugello*, Firenze 1905 e C.C. CALZOLAI, *Ronta, Pulicciano, Razuolo nel Mugello*, Firenze 1973, pp. 25 e sgg.). La data del 1047 proposta dal Vasaturo corrisponde alla donazione di terre fatta dagli Ubaldini per dotare l'erigendo monastero (N. VASATURO, *L'espansione della Congregazione vallombrosana fino alla metà del secolo XIII*, «Rivista di Storia della Chiesa in Italia», XVI (1962), pp. 456-485; in part.: p. 464).

⁴¹ Per il momento, non sono in grado di affermare con una qualche certezza a chi appartenessero allora i pascoli sul versante romagnolo e, dunque, nei confronti di quali signori i vallombrosani fossero entrati in concorrenza. Mi pare comunque significativo che, almeno dalla fine del XIII secolo, le terre di crinale di Razuolo confinassero con quelle dell'altra abbazia vallombrosana di Crespino con cui, proprio in quel periodo, Razuolo era in lite (P. PIRILLO, *Un caso di pianificazione territoriale nel Contado di Firenze (secc. XIII-XIV)*, «Studi e Ricerche», I (1981), pp. 179-200, in part.: p. 181). La stessa vicinanza è stata notata dall'analisi della *Descriptio* redatta nel 1371 (L. MASCANZONI, *Marradi e l'alta valle del Lamone nella Descriptio Romandiole*, «SR», XXXII [1981], pp. 53-75; in part.: p. 67). Ancora nel XV secolo, Faenza rivendicava l'intera area corrispondente alla sorgente del Lamone, ubicata nell'immediata vicinanza del valico (Cfr. *infra*, nota 68).

⁴² *Vitae Sancti Iohannis Gualberti*, cit., p. 1091.

ro di Razuolo in direzione della montagna, in compagnia del rettore della vicina pieve di San Giovanni Maggiore, che lo precedeva a cavallo⁴³. Poco lontano dal cenobio⁴⁴, i due si dovettero fermare poiché la *via* era interrotta da un albero che, per le sue dimensioni, non permetteva di proseguire il cammino. Il Santo non poteva, infatti, aggirare (*declinare*) l'ostacolo a piedi e neppure il pievano, sulla sua cavalcatura, era in grado di saltare di slancio (*irrupere*) il grande tronco. L'intervento miracoloso si realizzò con la rimozione dell'albero che fu preso sulle spalle dal compagno di viaggio di Giovanni Gualberto «come un virgulto – recita il testo – nonostante fosse così pesante che non si sarebbe riusciti a muoverlo neppure con l'aiuto di molte paia di buoi». Dopodiché, i due furono in grado di riprendere il cammino senza altri impedimenti.

Esaminiamo, a questo punto, tutti gli indizi a nostra disposizione. L'episodio dell'uccisione dell'orso suggerisce, io credo, almeno due constatazioni. La presenza vallombrosana cercava di favorire il popolamento della zona attirandovi nuovi abitanti, in particolare individui di giovane età (non a caso l'attore principale è un *garzone*). La presenza di popolazione in quell'area avrebbe inciso sull'ambiente sia con la necessaria messa a coltura di alcuni terreni a fini di sussistenza, sia creando le condizioni ideali per l'attività principale, cioè la pastorizia che, come ho detto, Vallombrosa cercava di attirare sul versante toscano. Ma – e questo mi pare l'elemento più interessante – si indicava anche in maniera chiara la necessità di una razionalizzazione dello sfruttamento delle superfici boschive di cui l'area era ed è ancora ricca. Non a caso, l'agiografo dipinge il *garzone* armato con una scure e l'orso nascosto nel cavo di un vecchio tronco di un albero ormai morto. Ma questo primo manifesto programmatico vallombrosano non poteva essere disgiunto da quello concernente le comunicazioni tra le due regioni, che, del resto ha fatto parlare di un'egemonia sulla Valdilamone ottenuta dai seguaci di Giovanni Gualberto: una tendenza che cominciava a manifestarsi, durante il XIII secolo, anche nell'area forlivese⁴⁵.

⁴³ *Ibidem*. L'altra vita del Santo, redatta da Attone, vescovo di Pistoia, aggiunge molti particolari a questo episodio, come fa rilevare DEGLI INNOCENTI, *Le Vite antiche di Giovanni Gualberto*, cit., p. 58. Come ho già accennato, penso di esaminare l'aspetto della politica territoriale vallombrosana delle origini nell'ambito di un prossimo contributo.

⁴⁴ In località *Celle vecchie*, dov'era ubicato l'insediamento eremitico preesistente che aveva attirato la nuova fondazione vallombrosana.

⁴⁵ C. DOLCINI, *Linee di storia monastica nell'Appennino tosco-romagnolo (secc. IX-XII)*, «SR», XXVII (1976), pp. 77-98. Per l'area forlivese, si vedano i riferimenti ad una disputa tra

Infatti, il messaggio principale del secondo degli interventi miracolosi che ho ricordato credo fosse sufficientemente esplicito: la presenza sul posto dei monaci vallombrosani finiva per rendere transitabile, a piedi e a cavallo, la *via* che Giovanni Gualberto ed il suo compagno di viaggio avevano trovato interrotta ed impraticabile. Il racconto sembra però contenere una serie di altri, non trascurabili, messaggi. Come ho accennato, Giovanni Gualberto si stava spostando a piedi ed era preceduto dal pievano di San Giovanni Maggiore – l'esecutore materiale del miracolo – che procedeva a cavallo. Vi sono, dunque, almeno altri tre non casuali indizi che richiedono un'ulteriore precisazione. Il primo concerne la necessità di inserire nella vicenda la figura del pievano con il quale, evidentemente, Giovanni Gualberto doveva intrattenere buoni rapporti. Il secondo riguarda la marcata differenziazione tra i due: al di là dell'umiltà che si voleva mettere in giusto rilievo, il Santo si spostava a piedi ed era preceduto dal rettore della chiesa che andava a cavallo. Infine, come ho già accennato, è agevole notare come proprio il pievano sia l'attore dell'evento miracoloso, pur avvenuto in presenza e grazie a Giovanni Gualberto.

Riprendendo nell'ordine gli elementi testé messi in evidenza, le ragioni della presenza del pievano Ugo si chiariscono meglio quando si pensi all'importanza della pieve mugellana di San Giovanni Maggiore – che, tra l'altro, si fa coincidere con la stazione di *Anneianum* della *Via faventina* romana – ubicata nel bel mezzo dei domini degli Ubaldini i quali esercitavano su di essa dei diritti di patronato⁴⁶. Ed arriverei ad ipotizzare che il suo rettore altri non fosse se non un membro della stessa famiglia comitale, che – non va dimenticato – era stata la promotrice dell'insediamento vallombrosano di Razzuolo cui aveva offerto le terre necessarie per l'edificazione e per la sua futura sopravvivenza⁴⁷. Del

l'abate della vallombrosana San Mercuriale ed il vescovo forlivese intorno alla chiesa di San Giacomo «de Strata petrosa» (un toponimo senza dubbio evocativo), in M. MACCARRONE, *La translazione di San Ruffillo nel 1362 e la sua arca in Forlì*, «Rivista di Storia della Chiesa in Italia», V (1951), pp. 358-371, in part.: p. 358.

⁴⁶ Il patronato degli Ubaldini sulla pieve è testimoniato almeno dal 1257 (L. MAGNA, *Gli Ubaldini del Mugello: una signoria feudale nel contado fiorentino*, in *Atti del II Convegno I ceti dirigenti dell'età comunale nei secoli XII e XIII*, Pisa 1982, p. 28, nota 72). Per la coincidenza dell'area in cui sorse la pieve e la stazione di *Anneianum* della via romana per Faenza, cfr. *supra*, nota 18.

⁴⁷ Cfr. *supra*, nota 40.

resto, la rappresentazione del pievano a cavallo, davanti al Santo, è forse da intendersi come un mezzo per evidenziarne lo *status*, dal momento che questo espediente narrativo finisce per assimilare il cavaliere ad un *miles* e, dunque, a qualcuno che, nel racconto stesso, incarnava il potere territoriale espresso dai *domini loci*. Così, leggendo entrambi i miracoli, la nuova o rinnovata transitabilità della strada, a piedi come a cavallo, finì per essere anche il risultato di un'opera di popolamento, di messa a coltura e di ricerca di sicurezza sulla strada medesima poiché la zona era ora abitata mentre prima dell'arrivo dei vallombrosani era stata sede di una comunità eremitica e dunque, per definizione, un luogo deserto. L'operazione sembra inoltre esser stata condotta e sviluppatasi da un accordo tra Vallombrosa ed i signori locali (Ubalдини) che, a ben vedere, non si opposero neppure ad un'aggregazione demica in prossimità del monastero. È infatti probabile che, nonostante l'isolamento del nuovo abitato, l'unico divieto riguardasse lo *ius incastellandi* che, del resto, non venne mai concesso ai vallombrosani: l'insediamento di Razuolo abbandonato e, come vedremo, ripopolato nei primi decenni del XIV secolo, rimase sempre un villaggio aperto⁴⁸.

Gli eventi che ho appena esposto si riproposero, quasi negli stessi termini, molti decenni più tardi quando, negli anni Venti del Trecento, la necessità di un popolamento sulla strada verso il valico appenninico venne assicurata da una collaborazione tra il monastero di Razuolo ed il comune di Firenze (sostituitosi, dunque, alla *partnership* degli Ubalдини). Allora, il monastero vallombrosano ottenne il permesso dalla Repubblica di far immigrare una ventina di famiglie straniere («alienigene et de extra districtus civitatis Florentie») che con la loro presenza ed il loro lavoro di diboscamento e di messa a coltura — in questo caso le testimonianze erano esplicite — avrebbero reso nuovamente sicura la strada⁴⁹.

⁴⁸ Nonostante una tradizione che vi vuole la presenza di un villaggio fortificato nata, però, dall'assonanza toponomastica con il casertinese castello di Raggiolo (F. NICCOLAI, *Mugello e Val di Sieve. Guida topografica, storico-artistica illustrata*, Borgo San Lorenzo 1914, pp. 476-477).

⁴⁹ Nell'anno in cui venne deciso il suo ripopolamento (1330), il villaggio di Razuolo risultava totalmente abbandonato a causa delle guerre tra Firenze e gli Ubalдини. La partecipazione del comune di Firenze in questa operazione si limitò alla concessione di franchigie fiscali (PIRILLO, *Un caso di pianificazione territoriale nel Contado di Firenze*, cit., pp. 196-197). Quasi certamente Firenze era interessata alla presenza fisica in prossimità della Faentina di una comunità valutabile intorno ad un centinaio di individui, ed alla loro opera di diboscamento che, come sappiamo da analoghe iniziative del comune senese, doveva interessare anche i margini delle strade, riducendo, così, i rischi di agguati e furti (SZABÒ, *Comuni e politica stradale*, cit., p. 174).

In altri termini, la presenza *in loco* di un impianto vallombrosano si riproponeva come una condizione necessaria al mantenimento di una buona percorribilità di una direttrice interregionale, assolvendo ai compiti di manutenzione e di popolamento nell'area circoscrivibile, com'era apparso chiaro prima agli Ubaldini (nell'episodio narrato dal miracolo) e successivamente al comune fiorentino. Ma se torniamo ai miracoli di San Giovanni Gualberto ed alla presenza di un insediamento vallombrosano lungo una valle che permetteva un accesso relativamente facile al versante romagnolo, rimane da risolvere l'interrogativo principale: gli interventi miracolosi, cioè la presenza vallombrosana, avevano aperto o ri-aperto una strada in direzione del crinale? In altre parole, sarebbe necessario sapere se a Vallombrosa dobbiamo il tracciato di una nuova direttrice Valdarno-Valdilanone-Romagna o se i monaci restituirono percorribilità ad una *via* preesistente ma interrotta e ridotta ad un piccolo sentiero⁵⁰. Avvalorandosi questa seconda ipotesi, l'interrogativo sottinteso ai precedenti concerne, evidentemente, la relazione tra il tratto appenninico della vecchia *via* rivitalizzato dai vallombrosani ed il tracciato della *Faventina* romana, di cui conosciamo una stazione in prossimità di Biforco, ed una, la tanto discussa *Anneianum*, che è stata ipotizzata, come ho detto, proprio nell'area della pieve di San Giovanni Maggiore, il cui rettore era stato coinvolto nel miracolo prima ricordato⁵¹.

È utile, a questo punto, allargare un po' di più l'orizzonte rispetto alla testimonianza del miracolo concernente la *via*. Nel 1112, dunque circa pochi decenni dopo gli eventi descritti nel testo agiografico, i seguaci di San Giovanni Gualberto sarebbero riusciti ad introdurre la regola vallombrosana nel monastero di Santa Maria di Crespino. Da questo momento, lo stesso ordine monastico – secondo un modello ben conosciuto in tutta Europa – avrebbe avuto insediamenti nei due punti estremi (Razuolo e Crespino, cui si deve aggiungere anche Santa Reparata di Marradi) toccati dalla strada che univa la Romagna con la Toscana prima che essa affrontasse la salita in direzione del valico

⁵⁰ Come potrebbe ipotizzarsi dal toponimo *Razuolo* che nell'accezione di linea di crinale, di confine, di solco o fossa (S. PIERI, *Toponomastica della valle dell'Arno*, Roma 1919, pp. 239, 249) viene spesso citato, nelle confinazioni di area fiorentina, in associazione con un termine indicante un sentiero.

⁵¹ Cfr. *supra*, nota 18.

appenninico della Colla di Casaglia⁵². Questo particolare è, senza dubbio, da mettere in relazione con la volontà vallombrosana – almeno dall’inizio del XII secolo – di dare un respiro interregionale all’Ordine, diffondendolo anche nell’area romagnola⁵³. Ciò, ad esempio, accadde a Forlì dove si è ipotizzata l’appartenenza ai vallombrosani del vescovo Alessandro, sotto il cui trentennale episcopato, iniziato nel 1160, San Mercuriale avrebbe abbracciato la Regola di Giovanni Gualberto⁵⁴. Ma resta evidente che la realizzazione di una simile strategia necessitava di collegamenti agevoli tra i due versanti dell’Appennino.

In tal senso diviene plausibile, nello specifico di quanto sembra accadere a Razuolo, che l’opera dei monaci di San Giovanni Gualberto si stesse indirizzando al ripristino di una via di comunicazione fino ad allora (metà dell’XI secolo) abbandonata o almeno di scarsa frequentazione⁵⁵. I possibili segni della decadenza del tracciato appenninico di quella strada che alla seconda metà del XII secolo era conosciuta nella pianura romagnola come *strata faventina*, sono forse da cercare a Nord-Est, ancora nella valle del Lamone⁵⁶. Infatti, molto probabilmente nella località di Biforco, nota almeno dal 989 per una sosta fattavi da San Romualdo proveniente da Ravenna e che è stata identificata con l’area della stazione in *Castellum* della *Via faventina* romana, la strada proveniente dal fondovalle romagnolo qui definita, nel 963, come *strata publica*, si separava in due tronconi⁵⁷. Non casualmente, proprio a Biforco

⁵² Per le fondazioni vallombrosane precedenti al 1153, si veda il repertorio pubblicato in VASATURO, *L’espansione della Congregazione vallombrosana*, cit., *passim*, che comprende anche quelle in Valdilamone.

⁵³ Un’ipotesi che potrebbe non rivelarsi erronea alla luce dei tempi e delle aree di diffusione dell’Ordine per i quali si veda il già citato repertorio del Vasaturo (cfr. *supra*, alla nota precedente).

⁵⁴ Alessandro divenne vescovo di Forlì nell’agosto del 1160 e rimase a capo della chiesa forlivese fino al maggio 1190: le ipotesi sulla sua appartenenza ai vallombrosani sono espresse in P. GRAZIANI, *La vita cittadina fra l’abbazia di S. Mercuriale e l’episcopio di Santa Croce*, in *Storia di Forlì*, II, *Il Medioevo*, a cura di A. Vasina, Forlì 1990, pp. 99-125, in part.: p. 103. Il passaggio di San Mercuriale a Vallombrosa avvenne tra il 1169 ed il 1176 (*ibid.*, p. 106).

⁵⁵ Una descrizione del tracciato e dei diverticoli della *Faventina* romana da Razuolo a Marradi è in MOSCA, *La via Faventina da Firenze a Faenza*, cit., pp. 181-183.

⁵⁶ Nel 1176 la strada è testimoniata come «strata faventina prope curtem Russi» (cit. in MANSUELLI, *La rete stradale e i cippi millari della regione ottava*, cit., p. 41).

⁵⁷ La testimonianza del 20 luglio 963 è contenuta in un atto di donazione all’arcivescovo ravennate da parte dei conti Guidi: la «strata publica» era ubicata in prossimità del «flumen Alimone» e del ponte di Godo (C. CURRADI, *I conti Guidi nel secolo X*, «SR», XXVIII [1977], pp. 17-64, in part.: p. 45).

era ubicato il pedaggio imposto a merci e viaggiatori appartenuto prima ai conti Guidi e che, successivamente (nella seconda metà del XIV secolo), sarebbe passato direttamente sotto il controllo della Santa Sede. In altre parole, a Biforco si trovava l'ultima frontiera istituzionale, prima dell'ascesa ai valichi, ed in quella località veniva esercitata, sotto forma di pedaggio, una delle prerogative caratteristiche di una signoria territoriale⁵⁸. Per quanto a nostra conoscenza, rimane indata l'origine di questa variante della strada che univa Faenza alla Valdisieve, per la ben nota via del Passo delle Scalelle, e che costituiva, dunque, un ulteriore collegamento tra Romagna e Toscana⁵⁹. A questa va inoltre aggiunta la variante – notata anche dal Plesner – che, poco più a monte del monastero di Razuolo, attraverso il Monte della Faggeta, raggiungeva la valle del Senio proseguendo per il territorio bolognese e quello faentino⁶⁰.

Non saprei direi se, almeno fino alla sottomissione a Firenze dei centri di Marradi, Biforco, Acereta e di altre località avvenuta nell'ottobre del 1428, l'uso dei tracciati alternativi al segmento appenninico della via che univa la Valdisieve a Faenza per la Colla di Casaglia sia da ritenersi un effetto o una causa della crisi di tale tracciato principale⁶¹. Rimane il fatto che quella variante avrebbe poi risposto alle esigenze del quadro geo-politico creatosi almeno dalla metà del XIII secolo in quella

⁵⁸ Resta comunque da chiarire se l'origine del toponimo Biforco sia da riferirsi, appunto, alla biforcazione della via faentina o, secondo la lezione del Pieri, alla posizione dell'insediamento sulla confluenza tra il fiume Lamone ed il fosso di Campigno (PIERI, *Toponomastica*, cit., p. 274).

⁵⁹ MASCANZONI, *La «Descriptio Romandiole» del cardinale Anglic*, cit., pp. 118 e sgg.

⁶⁰ Lo storico danese, dopo averla percorsa, la definiva come un «interessantissimo lavoro di ingegneria medievale che meriterebbe d'essere oggetto di una accurata ricerca archeologica» (PLESNER, *Una rivoluzione stradale*, cit., pp. 37 e sgg.). Su questa direttrice si aprivano alcuni altri diverticoli: da Crespino per Lozzole e Palazuolo o da Fantino per Cavalmagra, Valicava, Palazuolo, come sostiene Gabriele Ciampi che fa il quadro della situazione all'anno 1461 (CIAMPI, *Il Libro Vecchio di Strade*, cit., pp. 38 e 49).

⁶¹ Per la sottomissione delle località citate nel testo, cfr. *I Capitoli del comune di Firenze. Inventario e registro*, voll. 2, a cura di C. Guasti e A. Gherardi, Firenze 1866, 1893; I, pp. 641 e sgg. Non so se l'ipotetica crisi del tracciato viario nei secoli della tarda Antichità possa essere imputabile alla decadenza della montagna romagnola in età romana (SUSINI, *Profilo di storia romana della Romagna*, cit., p. 41). È significativo, infatti, che le testimonianze onomastiche e materiali romane, ben distribuite lungo la via da Faenza, si arrestino, in pratica, presso l'abitato di San Martino in Gattara (SUSINI, *Bronzetti rituali romani. Una scoperta nella valle del Lamone*, «SR», VIII (1957), pp. 655-666, in part.: p. 656, con riferimenti ai lavori precedenti).

parte dell'area romagnola e mugellana⁶². In effetti, la via per Faenza, nel tratto compreso tra San Martino in Gattara e Crespino del Lamone, costituiva un vero e proprio spartiacque tra i domini degli Ubaldini ed il margine settentrionale di quelli dei conti Guidi, del vescovo fiorentino e, appunto, di alcuni monasteri vallombrosani⁶³. Del resto, molti dei centri ubicati lungo quella strada erano caratterizzati da situazioni politiche e giurisdizionali a volte complesse: basti pensare che, nel 1371, i Manfredi di Faenza possedevano i tre quarti di Marradi, mentre la parte restante era passata dai conti Guidi alla Chiesa romana⁶⁴. Così ancora: se nella prima metà del Trecento, il pedaggio di Biforco era sotto il controllo dei conti Guidi, quello di Crespino apparteneva agli Ubaldini i quali, dopo aver partecipato attivamente al fallimento di un centro fondato da Firenze a monte di Crespino, permisero che i Guidi vi si sostituissero ai fiorentini nel prelievo di un pedaggio⁶⁵.

Come si vede, almeno fino alla metà del Trecento, in poco più di una quindicina di chilometri, viaggiatori e merci erano obbligati al pagamento di tre esazioni⁶⁶. Da una simile situazione dovettero dunque originarsi delle direttrici promosse da ognuna delle realtà signorili che popolavano l'Appennino, spinte dalla necessità di un transito non interrotto o ostacolato dall'attraversamento di territori di pertinenza altrui. Così, la direttrice da Biforco per il Passo delle Scalelle, Campigno, Belforte e la Valdisieve assicurava ai *fideles* dei conti Guidi il transito tra i due versanti senza l'obbligo di entrare nelle terre che erano, allora, sotto la signoria degli Ubaldini, nonostante che il controllo giurisdizionale rivendicato da Firenze giungesse sino a Crespino del Lamone, circa dieci km a monte di Biforco⁶⁷. Del resto, come ho accennato, alla fine

⁶² Mentre da un punto di vista strettamente tecnico, il mutamento dei mezzi di trasporto tra il periodo romano e quello medievale avrebbe reso possibile il superamento di declivi con pendenza valutabile intorno al 60-80% rispetto al 10-15% di età romana (MANNONI, *Vie e mezzi di comunicazione*, cit., p. 217).

⁶³ Si veda la cartografia pubblicata in appendice al contributo di MAGNA, *Gli Ubaldini del Mugello*, cit.

⁶⁴ MASCANZONI, *Marradi e l'alta valle del Lamone nella Descriptio Romandiole*, cit., pp. 71 e sgg.

⁶⁵ PIRILLO, *Un caso di pianificazione territoriale nel Contado di Firenze*, cit., p. 197.

⁶⁶ La valutazione in chilometri è stata fatta sul tracciato attuale della via Faentina, ma rispetto alla strada medievale, lo scarto dovrebbe essere minimo.

⁶⁷ Nel 1097, Crespino del Lamone era definito come compreso nella *iudicaria* fiorentina [ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE (d'ora in poi ASF), *Diplomatico, Badia di Ripoli*, 25 agosto 1097].

del XIII secolo, proprio in prossimità di quel passo, Firenze avrebbe tentato, con scarso successo, la fondazione del primo esempio documentato di una *Terra nuova* promossa da iniziative comunali⁶⁸. E, in questo caso, l'evidente e dichiarato intento era quello di proteggere la strada per e dalla Romagna la cui funzione di granaio si stava rivelando irrinunciabile per una città come Firenze, che dalla fine del Duecento era sempre più spesso costretta alla ricerca di cereali panificabili.

4. *Strade e signorie territoriali dell'Appennino*

Si può dunque considerare l'unità politica di un territorio, come una caratteristica destinata a vitalizzare percorsi alternativi rispetto ad altri ubicati in aree controllate da forze diverse o addirittura ostili. Infatti, finché durò il loro dominio sulla zona, tutti i signori nutrirono, evidentemente, ogni tipo di interesse militare e politico nel mantenere in vita un percorso del tutto autonomo da qualsiasi altra ingerenza. I motivi erano anche di natura economica ed un solo esempio, pur nella sua eccezionalità, sarà utile a chiarire meglio questa ipotesi.

Durante il XIII secolo, almeno una parte dei grandi signori dell'Appennino aveva finito per adattarsi alle logiche di un'economia di scambio e di mercato nel tentativo di sfruttare più a fondo delle risorse locali, estendendone la diffusione anche in un contesto più ampio. Questo aveva fatto sì che l'area oggi corrispondente a quella sub-sommitale del territorio comunale di Vicchio di Mugello – dove aveva probabilmente luogo una qualche attività estrattiva su cui siamo però poco informati – venisse fittamente popolata da *magistri* provenienti dalle zone lombarde specializzate nella lavorazione dei metalli⁶⁹. Qui, in effetti, esiste il

Ai primi del XIII secolo, le pretese fiorentine sull'abitato avevano costretto Innocenzo III ad un intervento a favore del monastero vallombrosano (*ibidem*, 14 febbraio 1207).

⁶⁸ Ancora ai primi del XV secolo, Faenza avrebbe rivendicato come proprio il territorio che si estendeva, appunto, da Crespino del Lamone «usque ad Cruciferiam» (M. G. TAVONI, *Le comunità della valle del Lamone*, in *Studi in memoria di Federigo Melis*, I, Napoli 1978, pp. 553-567, in part.: p. 558, nota 18). La località di *Cruciferia*, quasi in corrispondenza della sorgente del Lamone, era compresa nella «Massa di Casaglia» venduta dal monastero vallombrosano di Razuolo al comune fiorentino per procedere alla fondazione del nuovo abitato fortificato di Pietrasanta-Casaglia, non senza proteste da parte dell'omologo cenobio vallobrosano di Crespino (PIRILLO, *Un caso di pianificazione territoriale*, cit., p. 181).

⁶⁹ L'immigrazione nell'area appenninica dal Nord Italia è un fenomeno conosciuto anche sul versante emiliano, limitatamente ai *magistri* di pietra si veda: PALMIERI, *Maestri comacini*

riscontro documentario ed anche materiale dell'esistenza di un impianto a forza idraulica di notevoli dimensioni utilizzato, almeno fino agli anni Settanta del Trecento, come ferriera per la lavorazione del metallo, che era ubicato in prossimità dell'abitato di Villore (circa 500 msl), appunto, nell'area appenninica sottostante il crinale (circa msl 1000). Un'attività di questo tipo necessitava di una rete viaria di raggio medio-piccolo per i bisogni legati alla produzione: basti pensare all'afflusso del legname da combustione utilizzato per la fusione o allo stesso trasporto della materia prima. Ma tutto ciò, alla lunga, rese evidentemente indispensabile anche l'esistenza di un collegamento stradale di ampio raggio, connesso o addirittura inserito su un percorso stradale di importanza interregionale, in assenza del quale era impossibile esportare il prodotto finito, per commercializzarlo sui mercati dei due opposti versanti, come invece sembra testimoniato dall'elenco delle merci sottoposte, nel 1217 o nel 1288, al pagamento di un pedaggio a Cavrenno o a Bologna⁷⁰. Almeno nella prima metà del XIV secolo, tali ipotesi sono corroborate dalla presenza di un toponimo a *Strada* e dalle fitte testimonianze concernenti edifici confinanti con una *via publica* che attraversava l'abitato di Villore⁷¹. Ma se non tutte le aree sottoposte ad un dominio comitale potevano vantare la presenza di insediamenti produttivi di tale importanza, all'interno di ognuna di esse esisteva un centro di mercato destinato non solo al commercio locale ma che, spesso, costituiva il

nell'antico Appennino bolognese, Bologna 1912. Degli «architettori» che, ai primi del XV secolo, si erano impiantati a Porretta sono stati studiati da GUIDOTTI, *Maestri lombardi a Carpineta nell'Appennino bolognese*, «AMR», n. s., XI (1959-1960), pp. 159-163.

⁷⁰ Per il 1217, cfr. *infra*, nota 72. Il pedaggio del 1288, esatto dal comune bolognese, comprendeva, tra l'altro: «ferri, stagni, rami, plumbi» (S. FRESCURA NEPOTI, *Natura ed evoluzione dei dazi bolognesi nel secolo XIII*, «AMR», n. s., XXXI-XXXII (1980-1981), pp. 137-165, in part. p. 151, nota 37). Sulle imposizioni daziarie delle merci fiorentine in ingresso a Bologna durante la prima metà del XIV secolo si veda L. FRATI, *Tariffa daziaria fra il comune di Bologna e quello di Firenze*, «Archivio Storico Italiano», s. V, XXXII (1903), pp. 360-378 e R. GRECI, *La tariffa daziaria bolognese del 1351*, «Il Carrobbio», IV (1978), pp. 263-289, in part., p. 271. Un'analoga indagine esiste per Forlì: U. SANTINI, *I dazi egidiani in Forlì nel 1364*, «AMR», s. IV, n. 4 (1913-1914), pp. 1-122.

⁷¹ Per tutti i riferimenti documentari e descrittivi delle strutture edilizie ancora esistenti *in loco*, mi permetto di rinviare al mio *Le «Fabbriche di Botena». Note per la storia degli opifici a forza idraulica nel territorio fiorentino medievale*, di prossima pubblicazione. È significativo che la strada verso la Romagna che transitava per Villore, in prossimità del sito dell'opificio fosse percorsa ancora in Età Moderna (cfr. la carta pubblicata in CALZOLAI – ROMBAI, *La viabilità transappenninica della Toscana moderna*, cit., pp. 162-163).

luogo di incontro per acquirenti provenienti anche da aree relativamente lontane. Per evitare il soffocamento economico, ogni signoria, anche piccola, aveva dunque sempre più bisogno di restare collegata ad una rete di comunicazioni che, nel caso dei Guidi come degli Ubaldini, interessava sempre i due versanti dell'Appennino. Per ogni contea o viscontado l'esistenza di un accesso diretto ad un valico appenninico costituiva, quindi, quasi una condizione irrinunciabile per il *dominus loci*, assicurandogli sia una certa facilità negli scambi di uomini e cose, sia una voce di entrata, proporzionale all'importanza dell'arteria, per l'esazione di quelle gabelle di transito che facevano parte delle prerogative signorili. Del volume di tali introiti, ad esempio, è possibile rendersi conto alla luce di una testimonianza del 1217 che vide alcuni membri di casa Ubaldini dividersi i pedaggi esatti a Cavrenno, lungo la Bologna-Firenze, dove transitavano uomini e bestie cariche di panni, metalli ed altre merci, una parte delle quali era messa in vendita sul *mercatale* sorto ai piedi del castello omonimo⁷². Malgrado ciò, le testimonianze intorno ad una ipotetica attività di costruzione e manutenzione delle strade all'interno delle signorie territoriali poste a cavaliere dell'Appennino sono sporadiche: in tal senso risulta abbastanza eccezionale negli anni precedenti il 1213 la notizia dell'apertura da parte del conte Guido Guerra di una strada per la Romagna che passava davanti al convento di Camaldoli⁷³.

Questo, a mio avviso, spiega come nel progressivo frazionamento per via ereditaria dei territori sui quali i Guidi o gli Ubaldini esercitavano un potere signorile, ogni nuova realtà assumesse sempre una forma oblunga estendendo i propri confini in corridoi che dal fondovalle della Sieve giungevano sino al crinale. Ovvie – si dirà – le ragioni economiche: così facendo, ogni lignaggio manteneva fertili terre alluvionali, campi e vigne coltivabili a mezza costa, pascoli e boschi sull'area sommitale e sfruttava la pendenza dei corsi d'acqua, dalla sorgente alla confluenza con la Sieve, per impiantarvi dei mulini o, come ho detto, delle ferriere. Ma è anche utile sottolineare come la maggior parte di queste unità ter-

⁷² Il documento è citato in PIRILLO, *La viabilità appenninica nella transizione dalle signorie territoriali allo Stato fiorentino. Aspetti e problemi*, in *Strade fra Val di Sieve e Romagna*, cit., pp. 33-92, in part. p. 54.

⁷³ DAVIDSOHN, *Storia di Firenze*, cit., I, p. 1144.

ritoriali politiche, giurisdizionali ed economiche fosse attraversata perpendicolarmente da strade in direzione del crinale e della Romagna. Con questo espediente, ogni signore si riservava la possibilità di evitare il sistema viario e la rete di nuovi mercati alternativi e concorrenziali a quelli preesistenti che, almeno fino dai primi decenni del XIV secolo, l'espansione e la politica di popolamento promossa da Firenze in Valdisieve e nel Mugello stava edificando. Così, al momento dell'unificazione territoriale fiorentina, nel secondo Trecento, la Repubblica, in pratica, ereditò anche questo patrimonio di strade grazie alle quali si poteva raggiungere la Romagna partendo, in pratica, da ogni 'capoluogo' di contea⁷⁴.

Evidentemente, un'indagine sulla viabilità medievale trans-appenninica deve tenere conto di questa rete di strade, certo meno appariscenti rispetto alle arterie di grande scorrimento, ma non per questo di secondo piano in un'analisi storico-territoriale. L'ampiezza dei temi e dei problemi e l'indubbia ricchezza di testimonianze in larga parte inedite rendono troppo ampio questo nuovo capitolo della storia delle comunicazioni tra Romagna e territorio fiorentino in età medievale che, come più volte accennato, è ancora in larga parte tutto da scrivere. Basti qui, dunque, riassumere alcuni dei punti salienti, tenendo conto della diversa evoluzione di carattere politico ed istituzionale dell'area fiorentina e di quella romagnola.

Dalla fine del Duecento, la maggior parte del territorio mugellano e della medio-alta Valdisieve attraversò due precisi momenti. Dagli anni Ottanta fino almeno al 1310-15, la spinta militare e politica del comune fiorentino contro Guidi ed Ubaldini sembrò inarrestabile. Poi, la situazione si capovoltò con un'indubbia rivincita delle famiglie comitali che tentarono di riportare tutto alla situazione precedente: si tratta di una crisi che si prolungherà per molti dei decenni centrali del Trecento. Se confrontati alla documentazione locale superstite, i silenzi delle testimonianze nate in area cittadina, siano esse cronache o documenti uff-

⁷⁴ Si vedano, a titolo di esempio, i riferimenti a vie che vanno in direzione del crinale e della Romagna comprese all'interno della contea di Belforte al momento del suo acquisto da parte del comune fiorentino, nel 1374, in PIRILLO, *Repertorio dei castelli e fortificazioni del territorio dicomanese*, in *Castelli e strutture fortificate nel territorio di Dicomano in età medievale. Storia e archeologia*, Firenze 1989, pp.57-95, in part. p. 60.

ciali del comune fiorentino, rivelano talvolta le dimensioni di una sostanziale incapacità da parte della Repubblica di realizzare i piani strategici iniziali e l'azione intrapresa in Mugello alla fine del secolo precedente. Già a partire dalla metà degli anni Venti del XIV secolo i grandi progetti che dovevano portare alla realizzazione delle *Terre nuove* di Firenzuola e Scarperia si rivelarono un sogno: i nuovi insediamenti, lungi dall'essere ultimati languirono, come campi trincerati, almeno per tutta la prima metà del secolo. Una profonda crisi avvolse anche tutti gli altri tentativi di popolare nuovi abitati: Casaglia, che ho prima ricordato, sopravvisse per poco più di due decenni, ed una sorte simile subì una *Terra nuova* progettata in prossimità del valico della Consuma, in direzione del Casentino e della Romagna⁷⁵. L'elenco potrebbe proseguire, ma ciò che mi premeva evidenziare era l'impossibilità da parte fiorentina, di portare a compimento l'allora tanto agognato controllo dell'intero contado e, di conseguenza, su tutti i tracciati stradali fino ai confini.

Molti dei territori ubicati nella regione a settentrione della Città fino al crinale appenninico, durante alcuni dei decenni centrali del Trecento, furono soggetti ad una continua alternanza tra il dominio fiorentino e quello signorile dei Guidi e degli Ubaldini: un'oscillazione che ebbe ripercussioni anche sull'assetto viario. Infatti, durante buona parte del XIV secolo, è possibile assistere – se mi si passa il termine – ad una sorta di schizofrenia in cui due modelli territoriali opposti, quello fiorentino e quello preesistente, due reti di mercato, due assetti insediativi, due diverse viabilità convissero, talvolta, con una reciproca concorrenza. Furono anni in cui, di fronte all'incapacità di imporsi con la forza, Firenze preferì scendere a patti con molti dei signori dell'Appennino: intese cui la Repubblica finiva per sottoporsi con una frequenza che cresceva proporzionalmente alla necessità di importare derrate dall'esterno e, come noto, principalmente dall'area romagnola, mentre approvvigionamento e strade divenivano un binomio indissolubile al punto che Firenze aveva sottoposto entrambe ad un'unica magistratura.

Fin dai primi del XIV secolo, accordi simili a quello che nel 1258 aveva visto Piero di Pagano da Susinana fornire grano al comune fio-

⁷⁵ Per un quadro sulla politica territoriale fiorentina del primo Trecento, rinvio al mio PIRILLO, *La dinamica del popolamento umano nelle campagne fiorentine del Basso Medioevo. Popolazione, castelli ed organizzazione della difesa dalla fine del XIII secolo alla fine del XIV*, tesi di dottorato, Firenze 1988.

rentino, da eccezionali finirono per divenire usuali; ma è significativo che, a metà Duecento, il da Susinana avesse ceduto *pro tempore* il castello di Castiglionchio in Valdilamone come pegno contrattuale e come possibilità di controllo fiorentino sulla Faentina attraverso la quale doveva transitare il cereale acquistato; col tempo simili garanzie non sarebbero più state chieste o accettate, dal momento che l'impellente necessità di soddisfare il fabbisogno fiorentino annullava spesso le capacità di contrattazione del comune⁷⁶. Così, all'indomani di ogni crisi annonaria e di carestie ormai endemiche, il transito in direzione della Città di merci e derrate alimentari dalla Romagna e dall'Emilia, si rivelava come un elemento irrinunciabile per il quale si doveva comunque scendere a patti: ne abbiamo esempi nell'Appennino bolognese ed in quello fiorentino. Nel 1288, Bonifacio ed Ubaldino da Loiano erano esentati dai dazi in cambio del controllo su un tratto della strada per Firenze tra Pianoro e Cavrenno⁷⁷; un accordo, siglato nel 1305 con gli ufficiali fiorentini del Biado, impegnava gli uomini di una comunità di fatto soggetta a Tancredi dei conti Guidi da Modigliana, a mantenere sotto controllo le vie principali che attraversavano il loro territorio. Una di queste era la strada che giungeva dalla valle dell'Arno a Dicomano passando – secondo le valide congetture del Plesner⁷⁸ – sulla riva destra della Sieve e proseguendo poi per San Godenzo ed il crinale appenninico⁷⁹, in direzione di Rocca San Casciano e Forlì⁸⁰: da allora,

⁷⁶ «Castrum sive castellium quod vulgo dicitur Castillionchium de valle de Lamone, sicut circumdatum est muris et ripis et foveis, et omnes domos, turre, palactia, edificia sive menia» (ASF, *Archivi della Repubblica, Capitoli, registri*, 29, c. 171v, 10 maggio 1258).

⁷⁷ Il riferimento al caso bolognese è in FRESCURA NEPOTI, *Natura ed evoluzione dei dazi bolognesi*, cit., p. 144, dove il toponimico *de Lauglano* riferito ad un Bonifacio e ad un Ubaldino desunto da: *Gli statuti di Bologna del 1288*, voll. 2, a cura di G. Fasoli e P. Sella, Città del Vaticano 1937-1939, credo debba essere letto come: *de Loiano*, uno dei rami della famiglia Ubaldini erede di una parte dei beni di Matilde di Canossa (A. BENATI, *Per la storia dei possessi matildici nell'Appennino bolognese*, «Strenna storica bolognese», XXVI [1976], pp. 9-42, in part. pp. 26 e seg.).

⁷⁸ PLESNER, *Una rivoluzione stradale*, cit., p. 40 e, più di recente, sulla scorta di testimonianze documentarie ed archeologiche, P. BRUNI, *Per la storia della viabilità mugellana: tre ipotesi intorno alla rete stradale del territorio dicomanese tra età romana e Medioevo*, in *Castelli e strutture fortificate nel territorio di Dicomano in età medievale*, cit., pp. 125-134.

⁷⁹ La strada, nel 1461, raggiungeva il «giogo de' confini di San Benedetto in Alpe» che il Ciampi identifica con il valico della Colla dei Lastri (CIAMPI, *Il Libro Vecchio di Strade*, cit., p. 50).

⁸⁰ Il tracciato è identificato anche in età romana (G. UGGERI, *Viabilità appenninica tra la «Regio VII» e la «Regio VIII» (Mugello – Va Marina – Ombrone)*, in *La viabilità fra Bologna e Firenze nel tempo*, cit., pp. 191-196, in part. p. 192).

grazie alle necessità mercantili fiorentine, questa direttrice – fino ad allora poco frequentata⁸¹ – conobbe una vitalità che andò crescendo durante l'ultimo secolo del Medioevo e per tutta l'Età moderna⁸². Su entrambi i versanti le testimonianze al riguardo sono evidenti e, ad esempio, coincidono con una sempre più massiccia presenza in Forlì di toscani e, più in particolare, fiorentini, dove addirittura essi avevano popolato un'area cittadina detta «*Contrata turre florentine*»⁸³: una realtà che si sarebbe istituzionalizzata quando Firenze dette inizio alla sua espansione oltre l'Appennino.

Ma questo incremento di transito divenne anche una vera e propria manna per ladri e briganti di strada contro cui un astio cittadino sempre più impotente per la sostanziale incapacità di realizzare l'esercizio della *iurisdictio*, imponendo il proprio ordine nel territorio, finì per creare il mito e la leggenda dell'abominevole *Uomo Silvestre*, in assoluto spregio alle genti dell'Appennino.

Questo stato di cose si mantenne fin quando, sollevandosi dalla crisi, Firenze non riuscì, appunto, a raggiungere e controllare, tra la fine del Trecento ed i primi del secolo successivo, tutto il territorio compreso entro la linea sottostante al crinale appenninico e ad oltrepassarlo. La prima conquista, quella di Castrocaro (1395) venne giustificata come una credibile 'necessità' imposta dal continuo fabbisogno di derrate alimentari⁸⁴. Dopodiché, Firenze usò ogni mezzo per accelerare e rafforzare la propria presenza nell'area romagnola e, a differenza di quanto era accaduto ai primi del secolo precedente, ora il rapporto di forza giocava sempre più spesso in suo favore. I numerosi patti di accomandigia stretti fin dai primi del XV secolo con i signori dell'Appennino romagnolo sono la dimostrazione tangibile di una strategia che, da un lato, creava le condizioni politiche per la successiva annessione di quei domini; dal-

⁸¹ Fin dall'Età antica, infatti, due erano le strade principali che univano Forlì all'Etruria: quella meno frequentata, anche se più breve, per Rocca San Casciano e quella che attraversava la valle del Rabbi raggiungendo Meldola, dove si univa ad un'altra proveniente da Forlimpopoli e che presso Bagno di Romagna confluiva nella via da Cesena per Sarsina ed Arezzo (MANSUELLI, *La rete stradale e i cippi millari della regione ottava*, cit., p. 40).

⁸² Per l'area romagnola: MASCANZONI, *La «Descriptio Romandiole»*, cit., p. 115.

⁸³ VASINA, *Forlì nel Medioevo: aspetti e momenti del suo sviluppo sociale ed edilizio*, «SR», XXIII (1972), pp. 13-33, in part. pp. 24 e sgg. e le considerazioni di L. TARTARI, *Dalla Valdisieva alla Romagna: strade e mercati romagnoli in età basso medievale*, in *Strade fra Val di Sieve e Romagna*, cit., pp. 93-119, in part. pp. 114 e sgg.

⁸⁴ PINTO, *Attraverso l'Appennino*, cit., p. 105.

l'altro, fin dalla stipulazione del primo atto, Firenze liberalizzava *in loco* il commercio gestito dai suoi cittadini facilitando le importazioni in direzione del Valdarno e preparando il terreno per i futuri investimenti. Questo, a mio avviso, può servire ad interpretare la costante presenza di clausole che assolvevano «cittadini e comitatini di Firenze» dal pagamento di «gabelle e pedaggi» nei castelli e nei territori accomandati, anche per breve tempo, alla Repubblica⁸⁵.

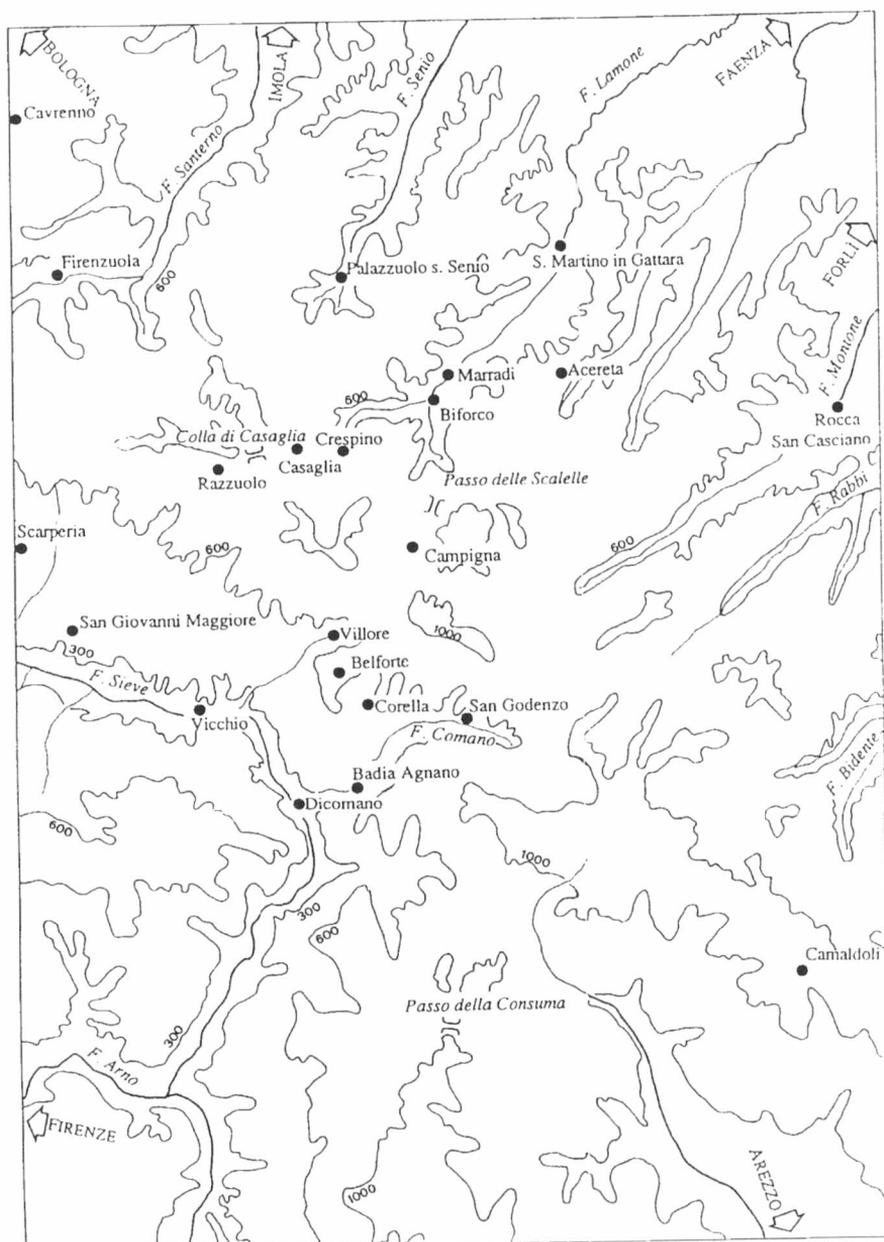
Da questo momento molti furono i mutamenti prodottisi nella politica espansionistica fiorentina ed alcuni interessarono, qui come in altre aree toscane anche la storia delle comunicazioni transappenniniche⁸⁶. Quando Firenze riuscì a controllare politicamente quella parte di territorio al di là del versante appenninico che, dal XV secolo, siamo usi definire come Romagna toscana, la via forlivese conobbe un maggiore incremento di traffico e di transito e crebbe la fortuna degli insediamenti che si affacciavano lungo il suo tracciato⁸⁷. Alla metà del Quattrocento, com'è possibile dedurre dall'istituzione ufficiale dei punti dove veniva esatto il dazio sulle merci, Firenze fissava in una maniera che restò definitiva fino al XVIII secolo, la viabilità maggiore impedendo, come suggerisce Bruno Dini, che potessero verificarsi altre rivoluzioni stradali fuori del controllo dei magistrati cittadini⁸⁸.

⁸⁵ Questo avveniva anche nel caso in cui, dopo aver valutato l'impossibilità di un controllo diretto, Firenze decideva di cedere un castello o un territorio in accomandigia. È quanto, ad esempio, accadde per il castello di *Sassiglione* (l'odierno Sasso Leone), nel contado imolese, che l'esercito fiorentino aveva ripreso al Duca di Milano e che il comune concedeva, nel 1403, agli Alidosi con un atto che prevedeva, appunto, l'esenzione totale di cittadini e comitatini fiorentini dall'imposizione di gabelle e pedaggi (*I Capitoli del comune di Firenze*, cit., II, p. 265, 16 gennaio 1403).

⁸⁶ Infatti, ciò vale anche per il resto dello Stato fiorentino che cercava di raggiungere un controllo sulla viabilità transappenninica anche mediante l'acquisizione di *enclaves* come Fivizzano (passo del Cerreto), Castiglion del Terziere (Cisa), Sansepolcro (Valtiberina), ecc. (ROMBALI, *Pre-fazione: strade e politica in Toscana tra Medioevo ed età moderna*, in CIAMPI, *Il Libro Vecchio di Strade*, cit., pp. 5-36, in part. p. 21).

⁸⁷ Alla fine del XVI secolo, le principali strade per la Romagna vennero sottoposte ad intensi lavori di risistemazione, la cui testimonianza permette di conoscerne il tracciato. La Faentina, lasciata Firenze, raggiungeva Faenza per il Ponte alla Badia, Fiesole, Gricignano, Borgo San Lorenzo, Ronta, Marradi, Palazzuolo sul Senio – dove si apriva un diverticolo per Portico di Romagna-Tredozio, Modigliana – con una deviazione per Rocca San Casciano-Faenza. La seconda arteria (Forlivese), andava da Firenze a Ponte a Sieve, a Dicomano fino a San Godenzo, dove la strada incontrava quella proveniente dal Casentino per proseguire per la valle del Bidente passando per Galeata in direzione di Forlì (A.M. GALLERANI – B. GUIDI, *Relazioni e rapporti all'Ufficio dei Capitani di Parte Guelfa, parte II: Principato di Ferdinando I, in Architettura e politica da Cosimo I a Ferdinando I*, a cura di G. Spini, Firenze 1976, pp. 259-329, in part. pp. 298 e sgg.).

⁸⁸ DINI, *Le vie di comunicazione del territorio fiorentino alla metà del Quattrocento*, cit., p. 292.



Tav. I Pianta dell'area appenninica compresa fra la Romagna ed il territorio fiorentino con i principali toponimi citati nel testo. I riferimenti numerici apposti alle curve di livello sono da intendersi in metri sul livello del mare (grafica di Cristina Baldocci).

Ormai scomparsi, in lontano esilio o assimilati alla società cittadina, i vecchi signori cessarono di curare e difendere quella fitta trama viaria nata all'interno dei loro domini che andò lentamente scomparendo per lasciare spazio ad un sistema di comunicazioni affidato al controllo ed alla manutenzione delle nuove strutture politico-amministrative locali⁸⁹. Le vie comitali, quando non scomparvero, ridussero la loro funzione al traffico locale ed agli itinerari inter-appenninici: molte di esse sono oggi riconoscibili nei sentieri segnati nelle carte del Club Alpino. Ma, fino al momento in cui si iniziò la vera e propria costruzione di uno stato territoriale, due mondi – quello della nuova realtà fiorentina e quello della società appenninica – si erano scontrati, sfiorati e non molto spesso incontrati, anche perché le loro strade, e non soltanto quelle reali, erano state divergenti. L'affermazione di uno stato territoriale, con le sue leggi, le sue regole ed anche con la sua viabilità si tradusse, talvolta, in una resistenza che poteva assumere i caratteri del banditismo⁹⁰: un modo per la popolazione di esercitare ancora un controllo su strade che il potere centrale tendeva ad avocare a sé come sue prerogative. Così, ancora a lungo le comunità dell'Appennino avrebbero ricevuto da Firenze delle lettere – come quella inviata in Valdisieve nel 1365 – dove si raccomandava di «guardare l'Alpe e le strade di dì e di nocte» perché, sostenevano i fiorentini «non sentiamo più che codesta contrada» si sia trasformata in una «spelunca abitata da ladroni»⁹¹.

⁸⁹ Per una visione d'insieme della situazione durante il XVI secolo, si veda l'analisi di E. FASANO GUARINI, *Alla periferia del Granducato mediceo: strutture giurisdizionali ed amministrative della Romagna toscana sotto Cosimo I*, «SR», XIX (1968), pp. 379-407. Indagini locali offrono un quadro puntuale delle iniziative: cfr., ad esempio, W. TONI, *La vita civile alle origini del Capitanato della Val di Bagno*, in *La Val di Bagno in età medioevale e moderna*, Bagno di Romagna 1991, pp. 23-63; in part.: pp. 46-47 e G. CAMAGNI, *La podesteria fiorentina di Verghereto. Origine della più antica istituzione comunale della Valle del Savio*, in *La Val di Bagno in età medioevale e moderna*, cit., pp. 13-22.

⁹⁰ Per la Valdilamone cinquecentesca, cfr. A. TURCHINI, *Società, banditismo, religione e controllo sociale fra Romagna e Toscana: la Val Lamone nel XVI secolo*, «SR», XXVIII (1977), pp. 257-280. Alla fine dello stesso secolo si notava che ai valligiani della Valdilamone «venivano sempre rubati per contrabbandi grani et altre biade» (S. FABBRI, *Un governatore letterato. Trajano Boccalini al governo di Val d'Amone (1594-1596)*, «SR», II [1951], pp. 235-244, in part. p. 241).

⁹¹ ASF, *Archivi della Repubblica, Signori, Carteggi, Missive I Cancelleria*, 13, c. 65v, 16 settembre 1365.