

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

I Cammini di San Francesco

**“Archeologia delle strade”:
Il contributo della metodologia
archeologica allo studio della viabilità
storica, per la ricostruzione della rete
stradale del Casentino nel Medioevo**

di Riccardo Bargiacchi

La ricerca storica non ha trascurato la viabilità come fenomeno da studiare e ricostruire: indagini storiche volte allo studio di un territorio nel suo complesso non possono prescindere dalla ricostruzione della viabilità storica del territorio analizzato, in quanto è proprio nella viabilità che un territorio mostra la propria continuità fisica, poiché sono le



strade che fisicamente raccordano un insieme disgiunto di siti, venendo a configurarsi come l'ossatura del paesaggio storico che si intende ricostruire, “il naturale tessuto connettivo della storia”, come la definisce Stella Patitucci Uggeri¹.

¹ PATITUCCI UGGERI S., *La viabilità di terra e d'acqua nell'Italia medievale*, in AA.VV., *La viabilità medievale in Italia*, All'Insegna del Giglio, Firenze 2002, pp. VII, VIII, 1. Si sottolinea nello stesso testo «l'importanza che lo studio della viabilità

riveste per la comprensione della distribuzione e del carattere dei siti archeologici medievali, fornendo l'ossatura portante del territorio antropizzato e giustificando le

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

Conseguentemente il metodo principale di ricostruzione della viabilità storica, medievale nel caso specifico, si basa proprio, in sintesi, su questo presupposto: nell'ambito della totale assenza di strade conservatesi integralmente, se la viabilità storica è l'elemento di raccordo delle emergenze storico-archeologiche di un territorio, una ricostruzione di questa può basarsi sull'allineamento di queste emergenze sul territorio: si pensi per esempio in Casentino alla “Via delle pievi battesimali paleocristiane” di Alberto Fatucchi².

Queste emergenze possono corrispondere a testimonianze sia storiche che archeologiche. Al primo gruppo appartengono le attestazioni nella documentazione scritta del passaggio di una strada, o di infrastrutture e servizi stradali, in località la cui ubicazione è identificabile anche nel territorio attuale, nonché indizi desunti della toponomastica locale, un documento vivente che può conservare tracce di percorsi viceversa scomparsi. Al secondo gruppo appartengono

strutture superstiti, anche monumentali, ricollegabili più o meno direttamente al passaggio di una strada: pavimentazioni stradali, ponti, spedali, pievi, castelli. Nonostante l'attestazione non sporadica di questa documentazione materiale presa in considerazione anche dagli storici, l'archeologia, fino a tempi recenti che hanno assistito e stanno assistendo alla nascita dell'“archeologia delle strade” (grazie al lavoro di studiosi quali Mannoni, Sergi, Patitucci Uggeri, Cagnana, Quirós Castillo), non ha dato un proprio contributo specifico al tema, ma si è occupata dello studio delle strade, come è stato osservato, solo attraverso l'analisi della circolazione della cultura materiale o la ricostruzione dei percorsi stradali all'interno di studi insediativi. Nel rispetto della tradizione di studi storici inerenti l'argomento, la quale mantiene la propria validità per ricostruzioni generali dei percorsi delle arterie principali, e dei capillari, che compongono la rete della viabilità storica di un territorio, il contributo specifico

relazioni e le funzioni dei vari tipi di insediamento e delle infrastrutture economiche e strategiche».

² FATUCCHI A., *Le strade romane del Casentino*, «Atti e memorie dell'Accademia Petrarca», Nuova serie, vol. XL (1970-72), Arezzo, 1974, pp. 222-295.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

dell'archeologia non può che essere quello di rapportarsi direttamente con i manufatti stradali indagabili archeologicamente.

Venendo allo specifico della situazione medievale, premessa fondamentale per un'analisi matura e consapevole della viabilità storica di questo periodo risiede nella comprensione e nello sviluppo di un'intuizione di Marc Bloch, secondo il quale nel Medioevo una strada non è costituita da un tracciato nettamente distinguibile e duraturo, ma da una “moltitudine di piccoli canali”. Nell'ambito di una viabilità che, rispondendo ad esigenze funzionali dettate da sistemi e mezzi di trasporto che non necessitano di strutture imponenti, è caratterizzata da percorsi diretti e da opere stradali efficienti ma essenziali, assumono particolare importanza quelli che Quirós Castillo definisce “passaggi critici”³, «nei quali gli impedimenti naturali imponevano l'esistenza di infrastrutture

stradali di una certa portata, come l'attraversamento di un grosso fiume o il passaggio di una catena montuosa»; nei tratti intermedi tra questi passaggi obbligati (valichi, guadi, ponti), la viabilità medievale si presenta quindi come una struttura molto instabile e soggetta a variazioni dovute, solo per fare qualche esempio, al mutamento di condizioni idrogeologiche, alla praticabilità stagionale, alla sicurezza dei percorsi, o alla dibattuta questione dei pedaggi. Questa situazione ha portato Giuseppe Sergi all'elaborazione di due fondamentali e fortunati concetti storiografici: “area di strada” e “luogo di strada”⁴. «L'area di strada è il territorio con cui interagiscono transiti variabili ma duraturi nel tempo: è teatro di direzioni di flusso che sarebbe sbagliato precisare troppo», «contiene variazioni di percorso e assiste a oscillazioni dello stesso percorso principale»; i luoghi di strada sono luoghi con diverse

³ QUIRÓS CASTILLO J. A., *L'ospedale di Tea e l'archeologia delle strade nella valle del Serchio* cit., p. 23.

⁴ SERGI G., *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli, 1981.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

caratteristiche (realtà geografiche, insediative, edilizie) «nella cui storia la strada è presente»⁵.

Per quanto riguarda quindi la ricostruzione generale (intere direttrici e “aree di strada”) della viabilità storica, è il territorio stesso nella sua globalità a costituire la fonte materiale per l’indagine storica su base archeologica. Il percorso, «una successione di spazi accessibili senza discontinuità»⁶, è un «prodotto dell’uomo» «anche quando non è attrezzato con opere stradali»⁷; di conseguenza la ricostruzione di un percorso, obiettivo primario di un’indagine sulla viabilità storica, deve procedere anche in assenza di testimonianze materiali, che possono essersi perdute o possono non essere mai esistite. Tra una testimonianza

archeologica e la successiva (acciottolati, lastricati, ponti, muri di retta, tagliate, spedali, fino a pievi e castelli), gangli su cui articolare la ricostruzione di una strada scomparsa, è il territorio ad essere esso stesso, a suo modo, “documentazione archeologica”, nel momento in cui alcuni suoi aspetti (geomorfologia, idrografia, toponomastica) vengono interrogati archeologicamente, in un rapporto costante di confronto interdisciplinare interno alla storia con le fonti scritte, abbondanti in Casentino anche per questo aspetto specifico (si vedano quelle camaldolesi⁸).

⁵ SERGI G., “Aree” e “luoghi di strada”: antideterminismo di due concetti storico-geografici, in AA.VV., *La viabilità appenninica dall’Età Antica ad oggi*, Porretta Terme, Società Pistoiese di Storia Patria, 1998, pp. 13-14.

⁶ MANNONI T., *Vie e mezzi di comunicazione*, “Archeologia Medievale”, X, 1983, p. 214.

⁷ CAGNANA A., *Archeologia delle strade: finalità di ricerca e metodi di indagine*, “Archeologia dell’Architettura”, I, 1996, p. 72 (cfr. MANNONI T., *Vie e mezzi di comunicazione* cit. p. 214: «Anche se non si conoscono in Italia settentrionale veri e propri progetti con tracciati di vie medievali, i percorsi scelti sembrano rispondere di fatto a criteri di massima efficienza: primo fra tutti il minor tempo di percorrenza in relazione ai mezzi di comunicazione impiegati, ed al minimo di opere d’arte

eventualmente necessarie». L’utilizzazione massiccia dello spostamento a piedi e del trasporto su mulo portano nel Medioevo alla realizzazione di una viabilità sostanzialmente e generalmente diretta e con un apparato di strutture e infrastrutture non imponente e ridotto all’essenziale: le strade, in relazione ai mezzi trasporto, potevano permettersi tracciati di ampiezza limitata, con raggi di curvatura ridotti e pendenze anche notevoli, ed inerparsi quindi anche in zone di alta montagna senza la necessità di aggirare l’ostacolo allungando il percorso).

⁸ Vd. *Regesto di Camaldoli*, voll. I e II, a cura di L. Schiaparelli e F. Baldasseroni, Roma, 1907 e 1909; voll. III e IV, a cura di E. Lasinio, Roma, 1914 e 1922; MITTARELLI J.B., COSTADONI A., *Annales Camaldulenses ordinis S. Benedicti*, Venezia 1755-1773.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

Passando ai “luoghi di strada”, soprattutto in Casentino, dove è stata verificata una stretta relazione tra castelli dei conti Guidi e infrastrutture stradali (cfr. “Il ponte del tempo”, progetto in collaborazione tra Ecomuseo del Casentino e Cattedra di Archeologia Medievale dell’Università di Firenze, e relativa pubblicazione a cura di Andrea Rossi e Chiara Molducci, cui ho partecipato⁹), quello che in casi come il nostro può essere considerato più rappresentativo, sono i ponti, di cui il paesaggio archeologico casentino conserva numerose testimonianze: si vedano a titolo esemplificativo i ponti sui torrenti Genia, Vincena e Gravina (nel Comune di Pratovecchio Stia), il ponte sul torrente Pistiano (presso Montemignaio), i ponti di Massi Grossi e di Castel Sant’Angelo a Cetica (nel Comune di Castel San Niccolò), il Ponte dell’Usciolino sul torrente Teggina (presso Raggiolo), il ponte di Arcena sull’Arno (presso Bibbiena) e quello sul



torrente Corsalone presso Campi (Comune di Chiusi della Verna). Come infatti osserva Quirós Castillo, «i ponti costituiscono un osservatorio ideale per lo studio del rapporto tra il potere e la viabilità in questo periodo»¹⁰, un metro su cui

⁹ MOLDUCCI C., ROSSI A. (a cura di), *Il Ponte del Tempo. Paesaggi culturali medievali*, Tipografia Arti Grafiche Cianferoni, Pratovecchio Stia 2015.

¹⁰ QUIRÓS CASTILLO J. A., *L’ospedale di Tea e l’archeologia delle strade nella valle del Serchio* cit., p. 48. Un esempio casentino attesta il rapporto diretto tra il potere signorile e i ponti: il ponte sull’Arno di Ponte a Poppi è ricordato nelle fonti, fin

dalla sua prima attestazione, nel 1225, in associazione al nome del conte Guido il Vecchio che lo fece costruire. È indicativo anche il fatto che i secoli XII-XIII, in cui «dopo un lungo periodo caratterizzato da incapacità tecnologica e scarse risorse economiche, nel quale gli antichi ponti romani erano ormai contemplati con stupore come opera miracolosa o del diavolo, religiosi e laici ripresero a costruire ponti

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

misurare l'esercizio del potere dei signori sul territorio di propria competenza, in quanto la loro costruzione e manutenzione si presenta come l'impegno più gravoso nell'ambito delle attività connesse al sistema stradale, la cui importanza è indirettamente testimoniata fin dall'antichità romana dalla sacralità della carica di Pontefice, conservatasi con altra valenza fino ai giorni nostri.

Attingendo ad una consolidata tradizione di studi¹¹ ed utilizzando la metodologia illustrata, si può procedere alla ricostruzione della rete viaria medievale del Casentino, a partire dalla principale arteria della viabilità storica della valle, la citata “Via delle pievi”¹², che segue il corso dell'Arno sulla sua sponda destra, così come anche le altre direttrici

tendono a collocarsi lungo gli altri corsi d'acqua della valle. Il primo punto certo di passaggio in territorio pienamente casentino della strada che da Arezzo saliva nella prima valle dell'Arno, dopo averlo attraversato a Ponte Caliano¹³, è Pieve a Socana. Come suggerisce il toponimo, l'abitato deve la propria importanza e sopravvivenza alla presenza di una pieve, ancora visibile nella riedificazione romanica; altrettanto evidentemente, per chi ha dimestichezza con la toponomastica etrusca, di cui il Casentino fornisce una casistica sorprendente, il suffisso “-na” indica un'origine etrusca del centro¹⁴, di cui sono state infatti scoperte monumentali testimonianze, nella forma di un tempio con diverse fasi di vita¹⁵. Il toponimo quindi testimonia una continuità, nel medesimo luogo, di un

grandiosi» (PATITUCCI UGGERI S., *La viabilità di terra e d'acqua nell'Italia medievale* cit., pp. 43-45), siano gli stessi in cui si colloca cronologicamente la terza fase dell'incastellamento casentino, corrispondente alla territorializzazione del potere castrense (BARGIACCHI R., *I castelli dei conti Guidi in Casentino. Ricostruzione storica di un paesaggio archeologico*, I Quaderni dell'ARCA n. 4, Saggi e Ricerche vol.1, Bibbiena, Museo Archeologico del Casentino, 2021).

¹¹ Vd. Fatucchi, Bacci, Lopes Pegna, Ducci, Innocenti.

¹² Vd. *supra*. Cfr. FATUCCHI A., *Le strade romane del Casentino* cit.

¹³ PASQUI U., *Documenti per la storia della città di Arezzo nel Medioevo*, Firenze, 1916, p. 95: «pons de Caliano in flumine Arno iuxta viam».

¹⁴ Cfr. DIRINGER D., *Per la storia del Casentino*, «Studi Etruschi», VII, 1933, pp. 210-215; PIERI S., *Toponomastica della valle dell'Arno*, Roma, Tipografia dell'Accademia dei Lincei, 1919; Ristampa, Sala Bolognese, A. Forni, 1983.

¹⁵ Tra il 1969 e il 1973, durante i lavori di ripristino dell'antica struttura, dietro l'abside della pieve, sono venute alla luce un'ara etrusca arcaica e la scalinata di accesso al tempio coevo, nonché antefisse fittili arcaiche “a testa di Menade” e antefisse fittili ellenistiche “a testa di Minerva”: cfr. G.A.C. (a cura di), *Profilo di una valle attraverso l'archeologia*, Poppi, Comunità Montana del Casentino, 1999, p. 67-70 e *Nuovi contributi per una carta archeologica del Casentino*, Arezzo, Provincia di Arezzo, 1989, pp. 129-130.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

polo religioso che doveva essere anche un importante punto di riferimento per il territorio circostante. La cosa può essere affermata con certezza per il periodo medievale, perché le pievi erano sempre un punto di riferimento per il proprio territorio, il quale costituiva una delle unità territoriali ufficiali in cui si suddivideva il paesaggio medievale, ed è per questo che spesso si collocavano in posizioni facilmente accessibili grazie al passaggio di una strada antica, che, oltre alla raggiungibilità da parte dei popoli delle chiese suffraganee, garantisse un collegamento con la città, centro della diocesi di cui la pieve faceva parte.

Dopo Pieve a Socana, dove un «*ponte de Soka*»¹⁶ permetteva l'attraversamento dell'Arno mediante un'importante e antica direttrice trasversale che proprio presso la pieve si incrociava con la strada che stiamo seguendo, quest'ultima si dirigeva verso la pieve scomparsa di Arcena¹⁷,

dove un altro ponte, di cui sopravvivono pochi resti, consentiva di nuovo l'attraversamento dell'Arno; la tappa successiva è la pieve di Buiano, da cui la strada si dirigeva verso Strumi, per poi attraversare il Solano, salire verso Borgo alla Collina, giungere alla pieve di Romena e ridiscendere infine, attraversando l'Arno, fino alla pieve di Stia. In maniera meno monumentale rispetto a Pieve a Socana, ritrovamenti archeologici testimoniano l'antichità del percorso in altri suoi gangli principali, anch'essi in massima parte corrispondenti alle pievi, le quali spesso si collocano, come a Socana, sui resti di strutture antiche: sotto la pieve di Buiano sono venuti alla luce i resti di una *mansio* o di una villa romana, presso il sito dell'abbazia di Strumi è attestato il toponimo “Poggio Pagano”, nella pieve di Romena, infine, restauri ottocenteschi hanno portato al rinvenimento di materiale da costruzione romano¹⁸.

¹⁶ *Regesto di Camaldoli* cit., II, n°1012, p. 169.

¹⁷ Toponimo I.G.M.: “Pievarcina”. Fatucchi rileva che in nessun caso, in tutto il vasto territorio aretino, un toponimo composto dalla parola “pieve” non attesta l'esistenza, nel luogo che identifica, di una chiesa battesimale (FATUCCHI A., *Le strade romane del Casentino* cit., p. 244).

¹⁸ Si vedano le relative voci in *Nuovi contributi per una carta archeologica del Casentino* cit. Eruditi ottocenteschi riportano inoltre la notizia del ritrovamento di anomale sepolture anche presso la pieve di Stia. Ipotesi di continuità insediativa tra Antichità e Medioevo trovano conferma anche a proposito delle quattro pievi casentinesi non direttamente connesse al percorso della via delle pievi.

Un ruolo fondamentale è svolto dalle pievi anche per l'identificazione di due delle strade principali che si staccano dal percorso appena descritto: la via che comincia dall'incrocio di Arcena¹⁹ segue il corso del torrente Archiano, toccando l'originaria pieve di Bibbiena (situata in località Castellare²⁰ e scomparsa dopo il trasferimento del titolo nella chiesa castellana) e la pieve di Partina, per poi dirigersi verso l'eremo di Camaldoli²¹, oltrepassare lo spartiacque dell'Appennino e scendere lungo i crinali dei contrafforti fino alla valle del Bidente. Anche la strada che segue il torrente Solano, e poi lo Scheggia suo affluente, tocca due pievi: San Martino a Vado e Santa Maria a Montemignaio. La strada doveva staccarsi dalla “via delle pievi” poco dopo Strumi e poco prima che questa

attraversasse il Solano, nei pressi di Filetto; doveva poi attraversare anch'essa il Solano (a Vado), toccare il paese di Terzelli (a tre miglia dall'inizio della strada)²², per poi abbandonare il Solano, seguire lo Scheggia fino a Montemignaio (“*Mons Miliarius*”) e valicare infine il Pratomagno con direzione Valdarno e Firenze²³.

I collegamenti col Fiorentino dovevano rivestire una certa importanza se si considera che le quattro pievi dell'Alto Casentino (Romana, Stia, Vado e Montemignaio) facevano parte della diocesi di Fiesole, e infatti anche la prosecuzione più logica della “via delle pievi”, la “via di Londa”, si dirige anch'essa verso Firenze, ma attraverso il Mugello: dopo Stia, nonostante siano state individuate testimonianze²⁴ che

¹⁹ La quale ha numerazione miliare dipendente dall'incrocio con la via delle pievi. C'è infatti un Sesta a sei miglia dall'incrocio romano poi sostituito da Arcena: Bacano, poco più a nord (FATUCCHI A., *Le strade romane del Casentino* cit., pp. 222-295).

²⁰ I fabbricati colonici di Castellare conservano qualche sporadico lacerto murario riconducibile alle grandiose strutture dell'antica pieve di Sant'Ippolito. Nel sito sono stati rinvenuti anche frammenti di sculture altomedievali (cfr. *Profilo di una valle attraverso l'archeologia* cit., pp. 120-122 e *Nuovi contributi per una carta archeologica del Casentino* cit., p. 96, entrambi a cura del Gruppo Archeologico Casentino).

²¹ Nell'area in cui fu poi edificato il monastero, Fontebona, esisteva uno spedale. Gli spedali subentrano alle pievi nella funzione di assistenza ai viandanti a partire dai secoli centrali del Medioevo.

²² Questa strada quindi, come la precedente, mostra così di dipendere, per la numerazione miliare, dal punto di innesto con la via delle pievi, la quale per diretta conseguenza risulta essere l'arteria principale della valle.

²³ Il troncone di questa strada che continua a seguire il torrente Solano e passa per Cetica, giunge anch'esso in Valdarno attraversando il Pratomagno.

²⁴ Allineamento di siti romani e altomedievali nei “Poggi di Porciano”: cfr. *Ricognizioni archeologiche sul territorio comunale di Stia. Mostra topografica*, a cura del Gruppo Archeologico Casentino, Stia, 1985.

potrebbero portare a supporre anche l'esistenza di una viabilità che, inerpicandosi per il Faletrona e passando per il Lago degli Idoli²⁵, scenda anch'essa in Mugello nella zona di San Godenzo, la strada doveva dividersi per aggirare il monte Falterona, dirigendosi ad est verso la Romagna, con un tracciato non troppo diverso dall'attuale via della Calla, e ad ovest verso Londa, in Mugello appunto, attraverso il Passo di Caspiano. La destinazione romagnola era, come quella dell'attuale viabilità per il Passo della Calla, ancora la valle del Bidente, cioè la medesima di quella della via lungo l'Archiano, la quale invece attualmente conduce alla Valle del Savio.

²⁵ Nel 1838, a seguito del fortuito rinvenimento di un bronzetto di fattura etrusca presso un laghetto montano a quasi 1400 m di altitudine, fu organizzata una campagna di scavo che giunse fino al prosciugamento del piccolo specchio d'acqua e che permise il recupero, nel giro di pochissime settimane, di un totale di 600 pezzi, tra statuette complete, testine e parti anatomiche in bronzo, di 1000 pezzi di *aes rude*, di 2000 punte di freccia o di giavellotto in ferro, oltre ad alcuni frammenti ceramici ed alcune monete repubblicane romane. Nel 1972, una breve campagna di scavo stratigrafico, diretta dal dott. Francesco Nicosia, cercò di porre rimedio alla consueta attività degli scavatori clandestini e portò al recupero di materiali simili, ma quantitativamente e qualitativamente inferiori. Sotto la direzione scientifica del dott. Luca Fedeli, funzionario di zona dell'allora Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana, nell'ambito di un progetto promosso dall'allora Comunità Montana del Casentino, l'équipe della cooperativa archeologica

Quest'ultima destinazione, nella viabilità medievale casentinese, apparteneva ad un'altra strada, quella per il Passo di Serra, che segue il corso del torrente Corsalone. Questa strada, che fino a tempi recenti era ancora il collegamento principale tra Casentino e Bagno di Romagna, congiungeva questa importante stazione termale ai centri di Campi (presso il paese di Corsalone), di Subbiano e di Arezzo. L'allineamento identificato dall'itinerario degli “*Annales Stadenses*”²⁶ (metà sec. XIII) corrisponde proprio a questa serie di toponimi, che la preziosa fonte presenta come appartenenti al percorso del tratto casentinese di una strada romea fondamentale per i rapporti con la Germania²⁷.

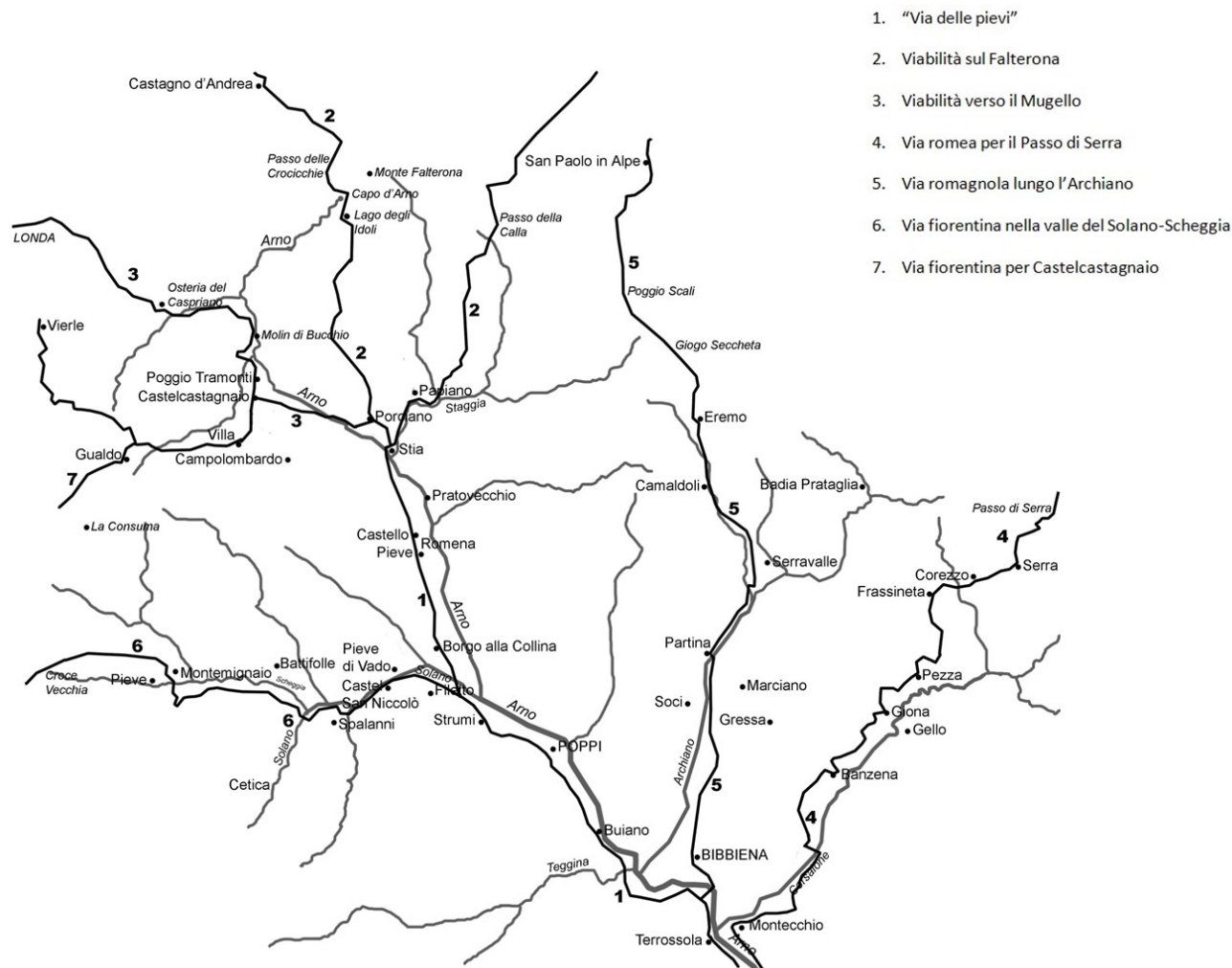
fiorentina Co.IDRA, di cui ho fatto parte, ha condotto una nuova campagna di indagine stratigrafica, a partire dall'estate del 2003 e proseguita nelle estati dei quattro anni successivi (cfr. *Gli scavi e le indagini ambientali nel sito archeologico del Lago degli Idoli*, Atti della giornata di studio – Poppi, 28 settembre 2006 – a cura di S. Borch, Poppi, Comunità Montana del Casentino - Stia, Arti Grafiche Cianferoni, 2007).

²⁶ *Monumenta Germaniae Historica, Scriptores*, XVI, Hannoverae 1858, pp. 335-341.

²⁷ Cfr. STOPANI R., *La via Teutonica. L'alternativa germanica alla via Francigena*, Firenze, Le Lettere, 2010. Con la denominazione ufficiale di “Via Romea Germanica” la strada è negli ultimi anni oggetto di progetti di studio e valorizzazione che le hanno permesso di ottenere recentemente la certificazione di “Rotta culturale europea”.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

I Cammini di San Francesco - Giugno 2025



Bibliografia

AA.VV., *La viabilità appenninica dall'Età Antica ad oggi*, Atti delle giornate di studio “la ricerca sul campo fra Emilia e Toscana. 7” (12 luglio, 2,8,12 agosto, 3 settembre 1997) a cura di P. Foschi, E. Penoncini, R. Zagnoni, Porretta Terme, Società Pistoiese di Storia Patria, 1998.

AA.VV., *La viabilità medievale in Italia*, Atti V Sem. Arch. Med. Cassino 2000, a cura di Stella Patitucci, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2002.

AA.VV., *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Atti del convegno tenutosi a Firenzuola – S.Benedetto Val di Sembro (28 settembre – 1 ottobre 1989), Bologna, Costa Editore, 1992.

AA.VV., *Luoghi di strada nel Medioevo fra il Po, il mare, le Alpi Occidentali*, a cura di Giuseppe Sergi, Torino, 1996.

ALFIERI N., *Alla ricerca della Via Flaminia “Minore”*, in Atti Accademia Scienze Istituto di Bologna, Classe di Scienze Morali, anno 70°, XLIV, 1975-76.

ALFIERI N., *La Flaminia “Minore”*, in AA.VV., *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Bologna, Costa Editore, 1992, pp. 95-104.

BACCI A., *Antica viabilità aretina. Dal campione di strade e fiumi del 1798*, Cortona, Calosci, 1998.

BACCI A., *Il territorio aretino*, in AA.VV., *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Bologna, Costa Editore, 1992, pp. 169-178.

BACCI A., *Strade romane e medioevali nel territorio aretino*, Cortona, Calosci, 1985.

BARGIACCHI R., *I castelli dei conti Guidi in Casentino. Per la ricostruzione storica di un paesaggio archeologico (secoli XI-XIII)*, tesi di laurea discussa presso la Facoltà di Lettere e Filosofia dell'Università di Firenze, relatore prof. Guido Vannini, correlatori prof. Giovanni Cherubini e dott.ssa Chiara Molducci, Firenze, a.a. 2002-2003.

BARGIACCHI R., *I castelli dei conti Guidi in Casentino. Ricostruzione storica di un paesaggio archeologico*, I Quaderni dell'ARCA n. 4, Saggi e Ricerche vol.1, Bibbiena, Museo Archeologico del Casentino, 2021.

BARGIACCHI R., *I castelli dei conti Guidi in Casentino. Storia di un contesto archeologico*, in *La lunga storia di una stirpe comitale. I conti Guidi tra Romagna e Toscana*, Atti del convegno di studi Modigliana-Poppi (28-31 agosto 2003) a cura di F. Canaccini, Firenze, Olschki, 2009, pp. 211-244.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

BARGIACCHI R., *Il Lago degli Idoli e la viabilità etrusca del Casentino*, in *Gli scavi e le indagini ambientali nel sito archeologico del Lago degli Idoli*, Atti della giornata di studio (Poppi, 28 settembre 2006) a cura di S. Borchì, Poppi, Comunità Montana del Casentino – Stia, Arti Grafiche Cianferoni, 2007, pp. 159-174.

BENI C., *Guida del Casentino*, nuova edizione aggiornata dell'originale del 1881 a cura di F. Domestici, Firenze, Nardini Editore, 1983.

BLOCH M., *La società feudale*, trad. it., Torino 1962.

CAGNANA A., *Archeologia delle strade: finalità di ricerca e metodi di indagine*, “Archeologia dell'Architettura”, I, 1996, pp. 71-74.

DI COCCO I., *Percorsi etruschi del Casentino*, “JAT”, IX, 1999, pp. 141-164.

DUCCI M., *L'antica viabilità*, in *Profilo di una valle attraverso l'archeologia*, a cura del Gruppo Archeologico Casentino, Poppi, Comunità Montana del Casentino, 1999, pp. 133-143.

FATUCCHI A., *La viabilità del Casentino nel XIII secolo*, in AA.VV., *La battaglia di Campaldino e la società toscana del Duecento*, (Firenze-Poppi-Arezzo, 27-29 settembre 1989),

Atti a cura della Provincia di Arezzo e della società Scramasax, s.l., s. a. [Firenze, 1989], pp. 117-132.

FATUCCHI A., *La viabilità storica*, in AA.VV., *Il Casentino*, Firenze, Octavo, 1995, pp. 27-30.

FATUCCHI A., *Le strade romane del Casentino*, “Atti e memorie dell'Accademia Petrarca”, Nuova serie, vol. XL (1970-72), Arezzo, 1974, pp. 222-295.

FATUCCHI A., *Precisazioni sulla viabilità tra Toscana e Romagna nell'età romana e nel Medioevo*, in AA.VV., *Comunità e vie dell'Appennino tosco-romagnolo* cit., pp. 7-32.

GORETTI MINIATI G. G., *Gli ospedali per pellegrini e malati in Casentino*, “Atti e Memorie dell'Accademia Petrarca”, XXV (1938).

INNOCENTI G., *Le vie romee nella storia del Casentino. Gli spedali e le chiese per i pellegrini*, Bibbiena, Fruska, 2018.

INNOCENTI G., *Sicut currit via maior*, Bibbiena, 1997.

KURZE W., *Le comunicazioni fra nord e centro Italia nel Medioevo*, in AA.VV., *La viabilità appenninica dall'Età Antica ad oggi*, Porretta Terme, Società Pistoiese di Storia Patria, 1998, pp. 17-27.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

LOPES PEGNA M., *Le origini di Arezzo*, Firenze, 1964.

MANNONI T., *L'analisi delle tecniche murarie medievali in Liguria*, in *Atti del Colloquio internazionale di Archeologia Medievale*, Palermo, 1976, pp. 291-300.

MANNONI T., *Le strade storiche: problemi di indagine archeologica*, in AA.VV., *Le strade storiche. Un patrimonio da salvare*, a cura di Maurizio Borioni e Alberta Cazzani, Milano, 1993, pp. 247-252.

MANNONI T., *Tecniche costruttive delle strade medievali*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. problemi generali e nuove acquisizioni*, Bologna, Costa Editore, 1992, pp. 9-12.

MANNONI T., *Vie e mezzi di comunicazione*, “Archeologia Medievale”, X, 1983, pp. 213 –222.

Nuovi contributi per una carta archeologica del Casentino, a cura del Gruppo Archeologico Casentino, Arezzo, Provincia di Arezzo, Progetto Archeologia, 1989.

PATITUCCI S., *La viabilità di terra e d'acqua nell'Italia medievale*, in AA.VV., *La viabilità medievale in Italia*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2002, pp. 1-72.

PATITUCCI S., *La via Francigena in Toscana*, in AA.VV., *La via Francigena e altre strade della Toscana medievale*, a

cura di S. Patitucci Uggeri (*Quaderni di Archeologia Medievale*, VII), Firenze, All'Insegna del Giglio 2004, pp. 9-136.

PATITUCCI S., *Sistemi fortificati e viabilità sul Basso Po*, in *Atti I Congr. Naz. Arch. Med.*, Pisa 1997, Firenze 1999, pp. 403-408.

PIERI S., *Notizie sugli hospitalia della diocesi di Arezzo*, “Annali Aretini”, V.

PIERI S., *Toponomastica della valle dell'Arno*, Roma, Tipografia dell'Accademia dei Lincei, 1919.

Profilo di una valle attraverso l'archeologia, a cura del Gruppo Archeologico Casentino, Poppi, Comunità Montana del Casentino, 1999.

QUIROS CASTILLO J. A., *Archeologia delle strade della Valdinievole medievale*, in AA.VV., *La via Cassia ed i guadi della Pescia Minore*, Atti del convegno (ottobre 1997) a cura di A. Spicciani, Pisa, 1997.

QUIROS CASTILLO J. A., *L'ospedale di Tea e l'archeologia delle strade nella valle del Serchio*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 2000.

**“Archeologia delle strade”: Il contributo della metodologia archeologica
allo studio della viabilità storica, per la ricostruzione della rete stradale
del Casentino nel Medioevo
di Riccardo Bargiacchi**

REPETTI E., *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, voll. 6, Firenze, A. Tofani e G. Mazzoni tipografie, 1833-1846.

Ricognizioni archeologiche sul territorio comunale di Stia. Mostra topografica, a cura del Gruppo Archeologico Casentino, Stia, 1985.

SERGI G., “Aree” e “luoghi di strada”: *antideterminismo di due concetti storico-geografici*, in AA.VV., *La viabilità appenninica dall’Età Antica ad oggi*, Porretta Terme, Società Pistoiese di Storia Patria, 1998, pp. 11-15.

SERGI G., *Potere e territorio lungo la strada di Francia. Da Chambéry a Torino fra X e XIII secolo*, Napoli, 1981.

SETTIA A., *Castelli e strade del nord Italia in età comunale: sicurezza, popolamento, “strategia”*, “Bolettino storico bibliografico subalpino”, LXXVIII, 1979, pp. 231-260, ora in AA.VV., *Luoghi di strada nel Medioevo fra il Po, il mare, le Alpi Occidentali*, a cura di Giuseppe Sergi, Torino, 1996, pp. 15-40.

SETTIA A., *Chiese, strade e fortezze nell’Italia medievale*, Roma, 1991.

STOPANI R., *La via Teutonica. L'alternativa germanica alla via Francigena*, Firenze, Le Lettere, 2010.

SZABÒ T., *Castelli e viabilità nell'Italia del medioevo*, “Castrum”, 5, Madrid-Roma, 1999, pp. 455-466.

SZABÒ T., *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo*, Bologna, 1991.

SZABÒ T., *Costruzioni di ponti e di strade in Italia fra il IX e il XIV secolo. La trasformazione delle strutture organizzative*, in AA.VV., *Ars et Ratio. Dalla torre di Babele al Ponte di Rialto*, a cura di J.C. Maire Viguer, A. Paravicini, Palermo, 1990, pp. 73-91.

SZABÒ T., *Le strade nella Toscana del Duecento*, in AA.VV., *La battaglia di Campaldino e la società toscana del Duecento*, (Firenze-Poppi-Arezzo, 27-29 settembre 1989), Atti a cura della Provincia di Arezzo e della società Scramasax, s.l., s. a. [Firenze, 1989], pp. 97-116.

UGGERI G., *La via Flaminia Minor in Etruria*, in *Studi di antichità in onore di Guglielmo Maetzke*, 49, Roma, 1984.

Fonti editte

Annales Stadenses auctore Alberto in Monumenta Germaniae Historica, Scriptores, vol. XVI, Hannoverae, 1858, pp. 335-341.

Il libro vecchio di strade, della Repubblica fiorentina, a cura di G. Ciampi, Firenze, Istituto per la storia degli antichi stati italiani, Francesco Papafava editore, 1987.

LAMI G., *Monumenta Ecclesiae Florentinae (Sanctae Ecclesiae Florentinae Monumenta ab Ioanne Lamio)*, Firenze, 1758.

MITTARELLI J.B., COSTADONI A., *Annales Camaldulenses ordinis S. Benedicti*, Venezia 1755-1773.

PASQUI U., *Documenti per la storia della città di Arezzo nel Medioevo*, Firenze, 1916.

Rationes decimarum Italiae nei secoli XIII e XIV, Tuscia, I, *La decima degli anni 1274-1280*, a cura di P. Guidi; II, *Le decime degli anni 1295-1304*, a cura di M. Giusti e P. Guidi, Città del Vaticano 1932 e 1942.

Regesto di Camaldoli, voll. I e II, a cura di L. Schiaparelli e F. Baldasseroni, Roma, 1907 e 1909; voll. III e IV, a cura di E. Lasinio, Roma, 1914 e 1922.

Immagini

Pag. 1 - Ponte di Montemignaio, ponte di Massi Grossi, ponte sul Genia e ponte sul Vincena.

Pag. 5 - Ponte di Sant'Angelo a Cetica, ponte di Campi, ponte di Raggiolo e ponte di Arcena.

Pag. 10 - La viabilità medievale dell'alto Casentino.

Riccardo Bargiacchi. Laureatosi con lode a Firenze in Archeologia Medievale, presso la Facoltà di Lettere e Filosofia, discutendo una tesi sui castelli dei conti Guidi in Casentino, ha iniziato la propria attività lavorativa con le pluriennali indagini archeologiche condotte nel sito del Lago degli Idoli. Mantenendo un rapporto di collaborazione con la Cattedra di Archeologia Medievale dell'Università di Firenze per progetti nazionali e internazionali (Giordania), è socio dello spin-off accademico Laboratori Archeologici San Gallo. Lavora presso il Museo Archeologico del Casentino fin dalla sua inaugurazione ed ha collaborazioni in atto con l'Ecomuseo del Casentino ed altre realtà della valle per quanto riguarda attività storico-archeologiche e didattiche. Tra le numerose pubblicazioni si segnalano quella sulla rivista ufficiale della materia “Archeologia Medievale” (n° XXXV-2008) e due monografie intitolate “Chiese e Santuari del Casentino” (2011) e “Castelli e Feudatari del Casentino” (2014), frutto del Progetto di conoscenza e valorizzazione del Fondo Goretti Miniati.

Pubblicato nel mese di Giugno 2025

ARACNEwww.aracne-rivista.itinfo@aracne-rivista.itwww.facebook.com/aracnerivistawww.instagram.com/aracnerivista/

ARACNE è una rivista iscritta nel Pubblico Registro della Stampa. Ha il codice ISSN 2239-0898 e rientra tra le riviste scientifiche (Area 10) rilevanti ai fini dell'Abilitazione Scientifica Nazionale (ASN).

© **Informazioni sul copyright:** tutti i diritti relativi ai testi e alle immagini pubblicati su ARACNE sono dei rispettivi Autori. Qualora il copyright non fosse indicato, si prega di segnalarlo all'editore (info@aracne-rivista.it). La riproduzione parziale o totale dei testi e delle immagini, anche non protetti da copyright, effettuata da terzi con qualsiasi mezzo e su qualsiasi supporto atto alla sua trasmissione, non è consentita senza il consenso scritto dell'Autore.

