

Realizzazioni stradali nel Valdarno Inferiore tra Medioevo e età Moderna

Malgrado l'attenzione dell'archeologia postclassica per il sottosuolo delle strade che quotidianamente percorriamo sia un fenomeno tutto sommato recente, ciononostante la sua produttività scientifica è stata rapida e nel frattempo infatti la letteratura archeologica nel settore è cresciuta significativamente¹.

Sul versante della tutela, le indagini di emergenza e quelle programmate mettono costantemente in rilievo la necessità di documentare una quantità di dati, giunti fino al secolo scorso sostanzialmente in buono stato di conservazione per la generale lunga persistenza della rete stradale. Ma la speranza di conservazione di questi depositi archeologici è in genere piuttosto bassa, soprattutto a causa dei ripetuti lavori per le reti di distribuzione dei servizi urbani (energia elettrica, acqua, gas, sistemi fognari) che progressivamente dal secolo scorso ne impoveriscono la consistenza fino alla tendenziale distruzione.

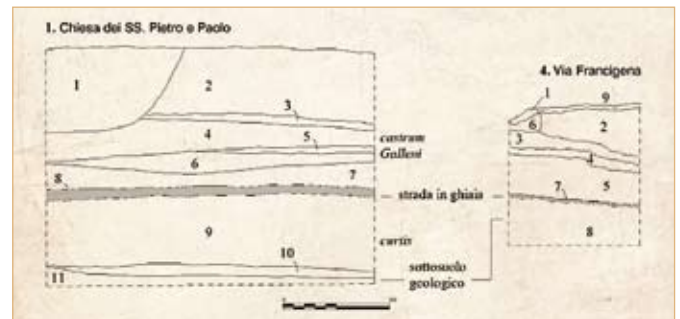
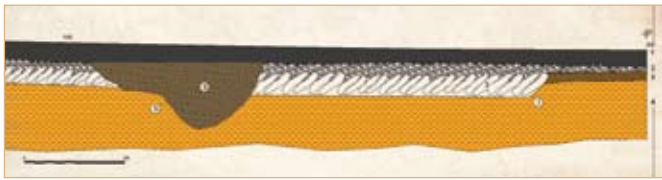
I caratteri di questo tipo di ricerca archeologica sono peraltro assai peculiari, a meno che non si tratti di indagini programmate che il più delle volte si svolgono in aree stradali antiche sottratte all'uso primario dalla crescita urbana d'età medievale e moderna. Spesso l'archeologo si trova infatti a dover intervenire prevalentemente in condizioni di urgenza nel corso di lavori stradali, con la conseguente necessità di ridurre

al massimo gli intralci al traffico, limitando l'estensione delle letture stratigrafiche e la durata della raccolta dei dati sul campo. Si tratta, in definitiva, di un tipo di ricerca che più di altre deve tentare di coniugare la rapidità di intervento con la ridotta area di indagine, scontrandosi spesso con la necessità di esplorare i manufatti stradali antichi con sufficiente estensione e approfondimento.

A tutto ciò, nel caso di attività archeologica in ambito territoriale extraurbano - e quindi lontano dalle attività umane che sono maggiormente responsabili della formazione dei depositi archeologici (scarti d'uso) - si aggiunge la rara disponibilità di contesti di manufatti mobili in strato, utili ad una determinazione cronologica delle strutture. Da questo deriva la necessità di ricorrere ad altri strumenti cronometrici quali la storia delle tecniche di costruzione stradale e le fonti scritte, che in genere conservano abbondanti informazioni sui caratteri e sulle realizzazioni stradali.

L'attività di controllo dei cantieri stradali nel territorio comunale di Fucecchio ha preso l'avvio, in modo non sistematico ma continuo, negli anni '80 del secolo scorso, soprattutto grazie alle segnalazioni di privati cittadini o all'attenzione di volontari e prosegue tuttora in modo più intenso e coordinato, dopo l'apertura del nuovo Museo civico di Fucecchio (2004) e con l'aiuto del nuovo strumento di legge.





in alto a sinistra Galleno (Fuvecchio). Sezione stratigrafica del saggio 3. Rilievo di M. Filippi
a sinistra Galleno (Fuvecchio). Sezione stratigrafica del saggio 1. Foto di M. Filippi
sopra Galleno (Fuvecchio). Sezioni

stratigrafiche dei saggi del 1995 con indicate le superfici in ghiaia d'età bassomedievale (da Vanni Desideri 1998)
sotto Galleno. La struttura voltata in laterizio (US 9) della fase III del saggio 4. Foto M. Filippi

I risultati delle attività di intervento archeologico d'emergenza condotte dal 1987 al 2011 hanno permesso di tracciare un quadro diacronico preliminare delle tipologie stradali di quest'area del Valdarno inferiore.

Due interventi archeologici di salvataggio, condotti in occasione di opere pubbliche nella primavera del 2011 nelle frazioni di Galleno² e San Pierino³, all'estremo nord e sud del territorio comunale di Fuvecchio, hanno permesso la costruzione di una preliminare sequenza cronotipologica dei diversi allestimenti stradali.

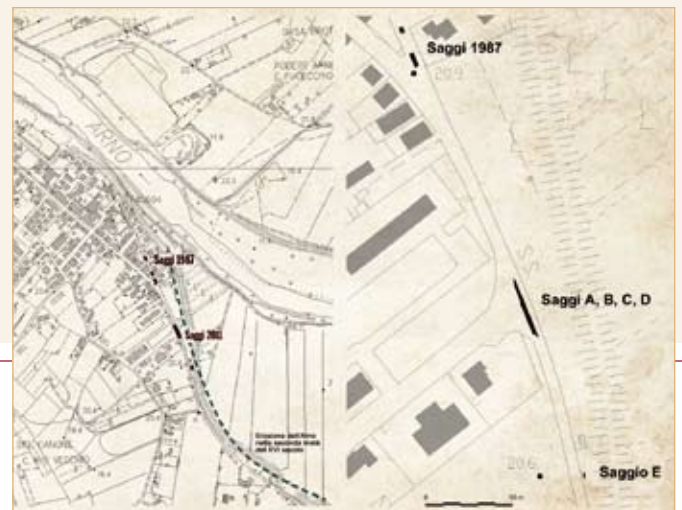
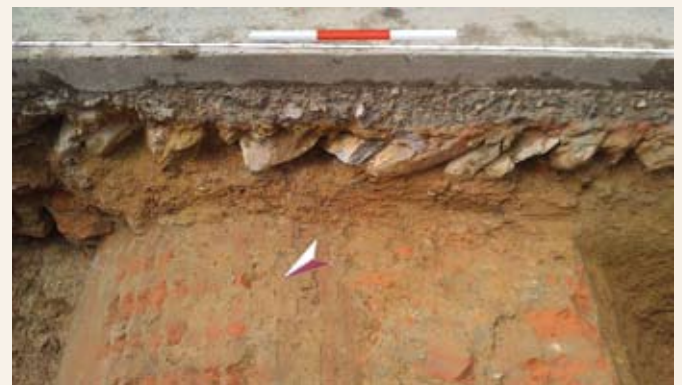
Il tipo stradale più antico consiste in semplici stesure di ghiaia, documentate nelle sezioni stratigrafiche lette a Galleno nel 1995 e confermate dai saggi del 2011. Strutture stradali stabilizzate con riporti di ghiaia sono infatti conservate nella sequenza stratigrafica rilevata nell'area retrostante la chiesa dei SS. Pietro e Paolo - dove il termine d'uso è costituito dai livelli di abbandono del castrum Galleni, cioè entro il terzo quarto del XIV secolo - e dei saggi lungo la via Francigena⁴. Un tipo di struttura simile è stata documentata nel 2011, alla base della stratigrafia antropica del Saggio 3 sull'attuale Strada Provinciale Lucchese Romana n.15, in continuità con la via Francigena, dove sembra essere rimasto in uso fino ai lavori per la via Regia Traversa di Valdinievole (1783), come si vede nella sequenza stratigrafica del saggio 3⁵.

Il selciato di tipo 'San Pierino' è stato documentato una prima volta nel 1987 nella località eponima, quando se ne individuavano due redazioni identiche sovrapposte e databili, sulla base dei dati stratigrafici, topografici, storici e climatici, ad un arco cronologico compreso tra la fine del XV e gli inizi del XVII secolo⁶. Nel 2011 al nuovo rinvenimento, tempestivamente segnalato⁷, è seguito uno scavo archeologico che è stato indirizzato all'acquisizione di maggiori e più approfondite informazioni sul manufatto⁸. Contemporaneamente, si è presentata l'occasione di procedere alla redazione di una più ampia, dettagliata e completa documentazione del manufatto

to stradale rispetto a quanto non fosse stato possibile nel 1987 per la necessità di ripristinare rapidamente la percorribilità stradale.

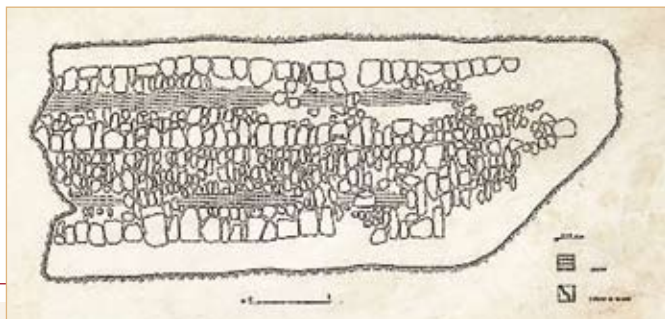
L'intervento archeologico si è sviluppato, nella sua maggiore estensione, nel settore NW del cantiere, immediatamente a E dell'attuale via delle Mimose. Qui, al di sotto del piano asfaltato moderno due diversi livelli di ghiaie sovrapposti coprivano il selciato stradale più antico che è stato messo in luce per una lunghezza di 34 m, con orientamento NW-SE.

Questo manufatto, già parzialmente indagato nei contenuti saggi effettuati nel 1987, è stato analizzato in modo più esteso e approfondito nel corso dei lavori della primavera 2011 per la realizzazione, in frazione San Pierino (Fuvecchio, Fi),



nell'altra pagina Galleno (Fuvecchio, Fi). Posizionamento topografico dei saggi lungo il tracciato dell'acquedotto. Base cartografica CTR Regione Toscana, rilevamenti di W. Maiuri.

a destra San Pierino (Fuvecchio). Ubicazione dei saggi del 1987 e del 2011. Base cartografica CTR Regione Toscana, rilevamenti FT Studio.



della rampa di accesso sud al nuovo ponte sull'Arno che hanno permesso di esplorare il sottosuolo su una grande estensione grazie alla realizzazione di una deviazione stradale. La struttura si compone di un selciato della larghezza di 2,40 m (cioè poco più di 4 braccia fiorentine "a terra"), composto di due metà defluenti, affiancato da due corsie laterali inghiaiate, danneggiate da precedenti lavori e parzialmente documentate in scavo, che, secondo la documentazione d'archivio, si concludevano con due fosse determinando una larghezza totale oscillante tra i 7 e i 9,32 m, secondo le misure espresse nelle Carte dei Capitani di Parte⁹, che porterebbero a dedurre per ogni corsia laterale inghiaziata una larghezza mediamente corrispondente alla larghezza del selciato.

Alcuni dettagli costruttivi, come la presenza di una stesura di sottofondo laterale e di inzeppature laterali a sostegno dei cordoli, fanno senz'altro pensare ad un procedimento costruttivo iniziato per scavo. La realizzazione, ricostruita sulla base dei dati di scavo, è avvenuta, dopo il tracciamento superficiale e forse in sostituzione della precedente strada inghiaziata del tardo XIII secolo¹⁰, realizzando una trincea di impianto, seguita da una stesura di sabbia, come alletto del selciato. Quest'ultimo, realizzato in due metà accostate ad un asse centrale, che probabilmente costituì l'asse tracciato dai progettisti e rappresenta anche il colmo della strada, è contenuto lateralmente da cordoli in elementi più grossi. La messa in opera del selciato a secco deve essere avvenuta secondo una progressione indipendente per ogni metà, di cui quella con due cordoli mostra evidentemente di essere stata costruita per prima. In prospettiva, applicando questa osservazione all'intero sviluppo del tratto messo in luce, sarà possibile rico-

a sinistra San Pierino (Fuvecchio). La strada superiore individuata nei saggi del 1987. Il manufatto corrisponde a US 4 dei saggi del 2011 (da Vanni Desideri 1994)

in basso a sinistra San Pierino (Fuvecchio). Ripresa da nord della strada superiore individuata nei saggi del 1987.

sotto San Pierino (Fuvecchio). La strada inferiore individuata nei saggi del 1987. (da V. Desideri 1994)



struire il procedere della costruzione e di conseguenza acquisire informazioni sull'organizzazione del cantiere e del lavoro delle sue squadre.

I cordoli esterni mostrano inzeppature in pietra conficcate nel sottofondo sabbioso per tenere in posizione i singoli elementi durante la costruzione che si deve essere conclusa con due stesure laterali di ghiaia su entrambi i lati e con lo scavo delle fosse di drenaggio.

Il tipo stradale è assai vicino, sia come aspetto che nella tecnica di messa in opera, con le strade descritte dallo Scamozzi e dal Palladio, sulla scorta delle osservazioni delle realizzazioni stradali romane¹¹, che ben si colloca quindi, come del resto indica la sua datazione, in un ambito culturale in cui lo studio delle tecniche costruttive antiche fu affrontato anche per risolvere la crescente necessità di miglioramento dei collegamenti terrestri.

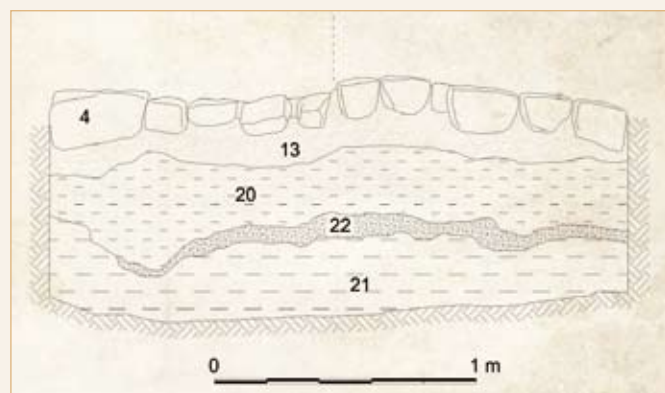
L'uso prolungato di questa strada è documentato dalle profonde rotaie, presenti per tutta la lunghezza della strada e con-



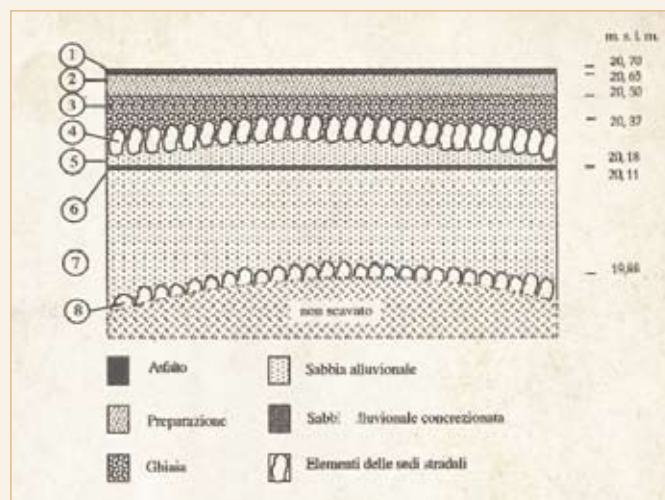
a destra San Pierino (Fucecchio), cantiere ANAS per il nuovo ponte sull'Arno. Ripresa di US4 durante lo scavo. Foto A. Vanni Desideri.
 sotto San Pierino (Fucecchio). Saggio A, sezione stratigrafica trasversale. Foto FT Studio.



sotto a destra dall'alto in basso
 - San Pierino (Fucecchio). Saggio A, sezione stratigrafica trasversale. Foto FT Studio.
 - Schema di sezione stratigrafica del saggio II del 1987 con il livello 6 di sabbia concrezionata (da Vanni Desideri 1994).
 - Alluvioni e piene nel Valdarno inferiore attraverso le fonti scritte.



sistenti in solchi paralleli, con scartamento di circa 1,15/1,20 m, prodotti dal passaggio di mezzi a ruote sul selciato. Ad una fase successiva è invece attribuibile il selciato 'tipo Galleno', quello della vecchia via Romana rimasta in uso fino al terzo quarto del XVIII secolo per essere poi declassata a favore della via Regia Traversa di Valdinievole¹². Il tipo stradale più recente infine, rimasto in uso fino alla sua definitiva sostituzione con l'asfalto, è quello documentato a Galleno e nel Saggio E (sud) di San Pierino, ma che, come hanno mostrato i controlli archeologici condotti in passato in occasione di lavori stradali, si trova diffuso molto spesso sotto la viabilità asfaltata attuale. A Galleno, questo tipo è certamente il prodotto dei lavori eseguiti intorno 1783 per la via Regia Traversa di Valdinievole che, abbandonando la vecchia Strada Romana, aggira l'antico nucleo abitato con una modifica di percorso e che è realizzata con un sottofondo di pietre spaccate messe in opera in posizione verticale o obliqua, a sostegno di una stesura di ghiaia che realizza il vero e proprio piano rotabile. Il procedimento costruttivo si apre con un intervento di escavazione asportando la superficie stradale inghiaiata precedente in modo totale (nei saggi 2 e 4) o parziale (nei saggi 1 e 3). All'interno dell'escavazione viene quindi distribuito un livello di sabbia con funzione di piano di alletto per il successivo sottofondo stradale composto da un



nell'altra pagina San Pierino (Fucecchio), cantiere ANAS per il nuovo ponte sull'Arno. sopra in primo piano la sequenza delle strutture stradali nel momento della scoper-

ta. Foto di A. Vanni Desideri sotto la ripresa è stata effettuata verso sud sulla verticale dei saggi A-D e vi è indicata la posizione del saggio E (sud). Foto FT Studio

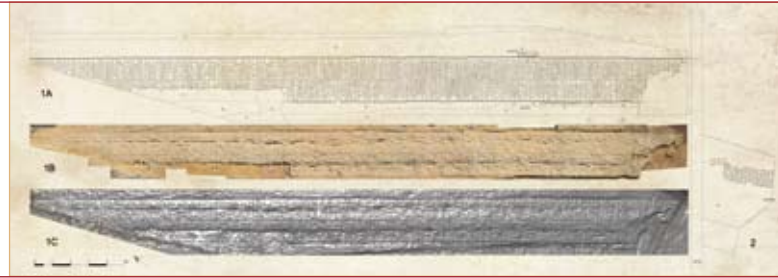


a destra San Pierino. US 4: rilievo grafico (IA), ortofotopiano (IB) (FT Studio) e rilievo Laser Scanner (IC) di US 17.

in basso a sinistra San Pierino. Saggio D, l'inzeppatura laterale (US 12) di US 4. Foto ST Studio.

in basso a destra dall'alto in basso San Pierino.

- Saggio E (sud), il selciato US 17.
- Saggio E (sud). Sezione a ovest di US 17. Suolo naturale (US 16), sottofondo (US 15) e strada inghiaziata (US 14) del XVIII-XIX secolo che diverge dal tracciato di US 4-17.



livello di pietre di cava, messe in opera secondo una caratteristica disposizione obliqua, sul quale viene stesa una copertura di ghiaia che realizza il piano di transito della strada.

Nel Saggio E di San Pierino questo tipo si trova in posizione sottostante e coassiale all'asfalto, secondo un percorso che modifica quello della strada lastricata. Qui, inoltre, alla base della struttura di sottofondo è stato raccolto un esiguo ma omogeneo contesto ceramico che indica una cronologia compresa tra la fine del XVIII e il XIX secolo.

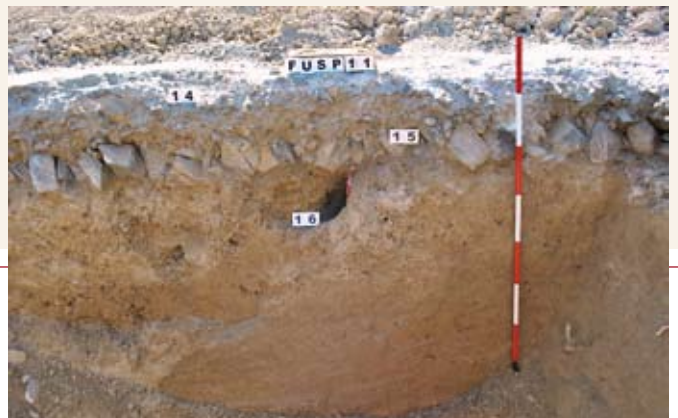
La fase V di San Pierino è stata documentata solo nel saggio sud e consistente in una struttura stradale strutturalmente

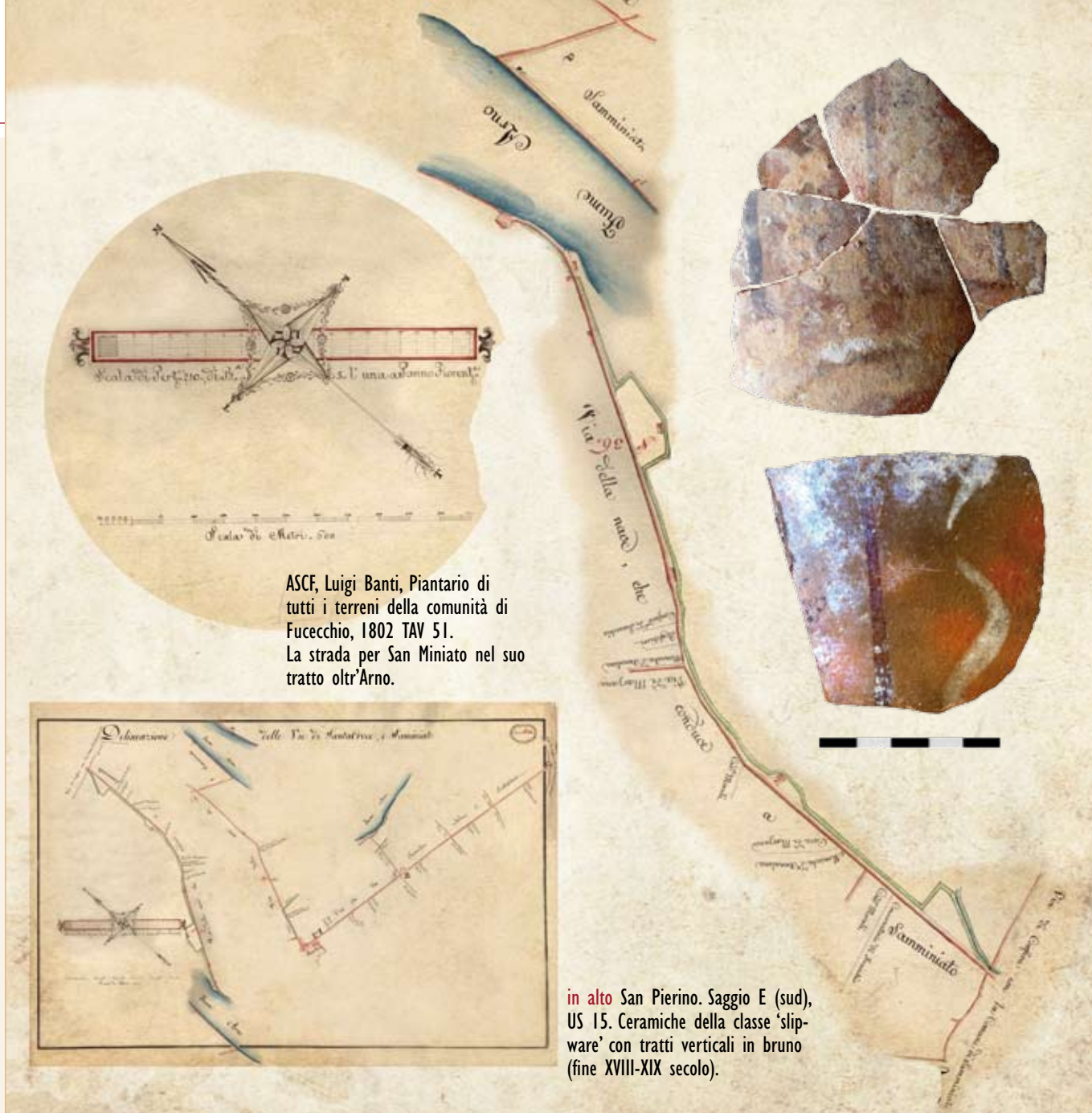
identica a quella di Galleno e la cui cronologia relativa è certamente successiva al selciato poiché infatti ne modifica il percorso, svolgendosi circa 2 m a ovest del selciato e ad una quota più bassa di circa 35 cm, ed è coassiale all'attuale strada asfaltata. Un termine cronologico per questa struttura è fornito da frammenti di due olle del tipo slipware con tratti verticali in bruno provenienti dal sottofondo di questa struttura che sono attribuibili ad una produzione di pentolame le cui attestazioni sono comprese tra la fine del XVIII e il XIX secolo¹³.

NOTE

1 Per avere un'idea dell'accelerazione degli studi sul tema basta comparare la consistenza della letteratura scientifica degli anni '80-'90 del secolo scorso (Mannoni 1983, Mannoni 1992). 2 Si veda l'analoga strada fatta costruire dal duca Francesco III di Modena, tra il 1738 e il 1752, per collegare Modena a Massa attraverso l'Appennino tosco-emiliano (Giovannetti 2004) oppure i manufatti datati al XVII-XVIII secolo nelle Alpi occidentali (Cavallaro, Vanni Desideri 2006, p. 182, tipo 3, fig. 2). 3 Il cantiere dell'ANAS era diretto dall'Architetto R. Ambrosio. I lavori archeologici, sotto la direzione scientifica di L. Alderighi (Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana), sono stati affidati alla ditta F.T. Studio s.r.l. di Peveragno (CN) (V. Cabiale, F. Villani, C. Cervetti e S. Leporatti). Il rilievo laser scanner della strada è stato eseguito da A. Bryer di Aosta. 4 Vanni Desideri 1998. 5 Si confronti questo tipo con le stabilizzazioni stradali in ghiaia della prima metà del VII secolo rilevate nel borgo di Vico Wallari-San Genesio. 6 Vanni Desideri 1994; Vanni Desideri 1995. 7 La segnalazione si deve al Sig. Leandro Turolla di San Pierino che già nel 1987 aveva segnalato i manufatti stradali durante i lavori per la posa di servizi interrati nella Via Vecchia Samminiatese. 8 ASF, Capitani di Parte Guelfa, Pianta di Popoli e Strade, Santo Salvatore a Fucecchio. Il selciato è confrontabile con la sede stradale coeva messa in luce nel centro storico di Altopascio (Altopascio 2011). 9 Malvolti 2005, pp. 127-129. 10 Il primo autore prevede infatti "...strade

lastricate di selici piani e bene affettati e congiunti insieme e con la sabbia sottostante..." (Scamozzi 1694, p. 356); Palladio 1570. 11 Si veda l'analoga strada fatta costruire dal duca Francesco III di Modena, tra il 1738 e il 1752, per collegare Modena a Massa attraverso l'Appennino tosco-emiliano (Giovannetti 2004) oppure i manufatti datati al XVII-XVIII secolo nelle Alpi occidentali (Cavallaro, Vanni Desideri 2006, p. 182, tipo 3, fig. 2). 12 Si veda l'analoga strada fatta costruire dal duca Francesco III di Modena, tra il 1738 e il 1752, per collegare Modena a Massa attraverso l'Appennino tosco-emiliano (Giovannetti 2004) oppure i manufatti datati al XVII-XVIII secolo nelle Alpi occidentali (Cavallaro, Vanni Desideri 2006, p. 182, tipo 3, fig. 2). 13 Milanese 1997, pp. 109-110, fig. 18, nn. 9-11.





ASCF, Luigi Banti, Piantario di tutti i terreni della comunità di Fucecchio, 1802 TAV 51. La strada per San Miniato nel suo tratto oltr'Arno.

in alto San Pierino. Saggio E (sud), US 15. Ceramiche della classe 'slip-ware' con tratti verticali in bruno (fine XVIII-XIX secolo).

Bibliografia

- Alderighi L., Vanni Desideri A., Cabiale V., Filippi M., Leporatti S. 2012, Fucecchio (FI). Strade d'età medievale e moderna nel Valdarno Inferiore. Le indagini archeologiche del 2011, "Notiziario della Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana", 7/2011, pp. 21-35.
- Altopascio 2011, Alberigi S., Ciampoltrini G., Giannoni A., Notini P., Il chiostro orientale, in Altopascio: lo spedale, il castello, la fattoria. Una storia archeologica, a cura di G. Ciampoltrini, Altopascio, pp. 37-60.
- Cavallaro A. M., Vanni Desideri A. 2006, Archeologia del sistema viario per il Colle del Piccolo San Bernardo, in *Alpis Graia. Archéologie sans frontières au col du Petit-Saint-Bernard*. Les 2, 3 et 4 mars 2006, Aoste, Aosta, pp. 181-191.
- Mc Adam G. L. 1826, Osservazioni sul sistema attuale di costruire le strade con delle considerazioni, Napoli.
- Forbes R. J. 1974, Le strade fino al 1900 circa, in *Storia della tecnologia*, IV, Torino, pp. 532-559.
- Giovannetti 2004, Lungo la Strada del Duca. Criteri costruttivi, di manutenzione e infrastrutture di un tracciato montano del Settecento: la Via Vandelli in Garfagnana (versante apuano), "Archeologia Postmedievale", 8, pp. 129-139.
- Malvolti A. 2005, La comunità di Fucecchio nel Medioevo. I nomi dei luoghi, San Miniato.
- Mannoni T. 1983, Vie e mezzi di comunicazione, "Archeologia Me-

dievale", X, pp. 213-222.

- Mannoni T. 1992, Tecniche costruttive delle strade medievali, in *Atti del Convegno La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo*, Firenze-San Benedetto Val di Sambro (28 settembre-1 ottobre 1989), Bologna, pp. 213-222.
- Milanese M. 1997, Lo scarico di età sub contemporanea fuori della "Porta Sud" di Larciano, in *Larciano. Museo e territorio*, a cura di Marco Milanese, Anna Patera e Enrico Pieri, Roma, 1997, pp. 109-117.
- Palladio A. 1570, I quattro libri dell'architettura, Venezia (ristampa anastatica, Milano, 1990).
- Scamozzi V. 1694, Architettura universale, Venezia.
- Vanni Desideri A. 1994, Saggi archeologici ed osservazioni storiche su manufatti stradali presso Fucecchio (FI), "Archeologia Medievale", XXI, pp. 469-486.
- Vanni Desideri A. 1995, Viabilità e clima tra XVI e XIX secolo: una documentazione stratigrafica e storica a Fucecchio, "Erba d'Arno", 59, pp. 7-24.
- Vanni Desideri A. 1998, "...ubi castrum Galleni fuit...". Elementi per la lettura di un castello scomparso e di una strada, in "Atti del Convegno Internazionale di Studi - ...Passent la terre, Toscane et Montbarbon... I Percorsi della via Francigena in Toscana - Montalcino, 23-24 maggio 1997", "De Strata Francigena", VI/1, pp. 145-159.