



Per uno sviluppo dell'archeologia in senso democratico che permetta il confronto e la verifica delle ipotesi di ricerca attraverso il libero confronto delle idee. Questo è lo scopo dell'associazione "La via Etrusca del ferro" che intende impegnare le sue risorse per divulgare e favorire la partecipazione allo studio ed alla conoscenza del nostro passato.

Associazione Culturale sede Prato (Po) via Pallacorda,12 - Tel./fax +39057431233 - info@studiocentauro.com

La Via Etrusca del Ferro

La civiltà degli Etruschi ha avuto nella metallurgia uno dei suoi principali punti di forza, fondando in particolare, intorno all'evoluzione tecnologica del ferro, il proprio sviluppo ed una fonte inesauribile di ricchezza. Tanto che, alla luce delle conoscenze archeologiche ad oggi acquisite, si può affermare che attraverso l'interscambio del ferro si è potuta emancipare tutta la grande regione italica, a cominciare dagli insediamenti rivieraschi posti sulle coste dei due opposti mari, entro una regione che va dall'Alpi alle valli interne appenniniche. L'incipit dell'età del Ferro è ormai concordemente legato alla capacità dimostrata dai Tirreni di saper sfruttare le risorse minerarie, i metalli in particolare, dal bronzo al ferro, traducendole in una dimensione territoriale all'avanguardia per organizzazione e crescita sociale.

Grazie al ferro, infatti, nel giro di pochi secoli dall'XI al V sec. a.C. prenderà forma la prima grande potenza del mondo occidentale. Le terre confederate degli Etruschi rivoluzioneranno gli originari schemi politici propri degli antichi regimi orientali, sviluppando attraverso il commercio un diverso modello culturale ed economico, che cronologicamente precede la democrazia ateniese e la Repubblica di Roma. Lo dimostra la costituzione della Lega dei Dodici Popoli che dall'Etruria propria si moltiplicherà per tre in distinte aree geografiche, rendendo esplicita la formula di governo federale assunta da quelle genti. Per rendere davvero straordinario ed unico questo dominio è mancata solamente la definitiva consacrazione delle alleanze attraverso la nascita di un unico Stato italico. Le cause di questa mancanza e del successivo inviluppo sono piuttosto da ricercarsi all'interno di mai sopite lotte intestine, generate esse stesse dalla criticità dei fragili ruoli gerarchici maturati all'interno delle distinte coalizioni. Questa fatale debolezza consentirà al mondo greco, più ancora di quello romano, di marcare precocemente la fine di quel nascente modello politico, non prima però di averlo pienamente assimilato. Tutto deriva quindi dalla conquista del ferro, strumento di rapido affrancamento e di libertà, che è stato il veicolo dell'espandersi prorompente della prima civiltà occidentale attraverso la grande capacità aggregante dimostrata proprio dagli Etruschi attraverso il commercio marittimo e la costruzione di vie terrestri. All'apice stesso della potenza politica, pienamente raggiunta intorno alla metà del VI sec. a.C., illuminati principi delle *polis* etrusche dell'Etruria Settentrionale, valutata l'insidia insita nel malsicuro trasporto marittimo sulle rotte tirreniche, realizzarono di comune accordo quella che oggi potremmo definire come la prima grande arteria stradale del mondo occidentale, di un'Europa certamente ancora acerba ma, pur tuttavia, vitale sotto il profilo delle comunicazioni terrestri. Dalle miniere dell'Elba (la fumosa *Aethalia*), e dalla rimessa degli empori tirrenici di Talamone, Roselle, Vetulonia, Polulonia, Cecina, Pisa, la risorsa mineraria, e forse anche una parte rilevante della produzione, si trasferì progressivamente sulle rotte terrestri interne, fino a smistare ad Oriente il ferro dai porti settentrionali dell'Adriatico, a sud del delta padano, da Spina a Ravenna fino al Conero, per spostare il mercato sulle rive istriane, sulle coste illiriche, e sulle rotte marittime adriatiche, di più sicuro cabotaggio, verso il mare Ionio e l'Egeo.

La chiave di volta si ebbe con la creazione di una grande arteria transappenninica.

La recente conferma dell'esistenza di questa strada, fin qui ricordata in modo frammentario dalle fonti storiche, può essere considerata come la più importante scoperta archeologica dei nostri tempi. Il ritrovamento della via del ferro realizzata dagli Etruschi, ci introduce ad una verità archeologica indiscutibile in grado da sola di rimettere a posto i tasselli di una vicenda storica mai realmente chiarita per capire la genesi stessa della cultura occidentale, gettando infine nuova luce sui primati e la solare grandezza della civiltà dei Rasenna. La via Etrusca del Ferro ristabilisce da tutti i punti di vista, i diritti di un primogenitura che ancora oggi è inopinatamente confutata, o confusa con un storiografia ormai tronfia nella consumata enfasi ideologica che celebra, come patrimonio esclusivo, il racconto dei vincitori.

Il progetto culturale e di valorizzazione

“Dopo gli Umbri, i Tirreni. Anch’essi vanno dal mar Tirreno all’Adriatico; e qui si trova una città greca (Spina) e un fiume: La navigazione verso La città tramite il fiume è di venti stadi: Questa città si raggiunge da Pisa in tre giorni di cammino”(1).

Queste sono le frammentarie parole con cui l’esploratore Sciliace di Carianda, descriveva, nel VI sec. a.C., l’esistenza di un percorso transappenninico così rapido da consentire il superamento di una considerevole distanza in soli tre giorni di cammino. Salvatasi negli annali di altri autori, la descrizione apocrifa si ascrive perciò allo *“pseudo Scyliax”*, partendo dall’originale redatto da quel geografo greco, al soldo dei re persiani. Fatto sta che di questa strada si era persa ogni memoria, sennonché nel 2004, presso il torrente Frizzone nella piana lucchese furono riportate alla luce trecento metri di una larga strada glareata che custodiva reperti in grado di fare datare con esattezza, fra la fine del VI e l’inizio del V sec. a.C., il tracciato. Robustissimi carri erano transitati sulla quella via, lasciando profondi solchi e sul selciato i chiodi di ferro caduti dalle ruote: si trattava in ogni caso di una via bene assettata, di certo deputata al trasporto di pesanti carichi. Fortuità volle che contemporaneamente presso la frazione di Gonfienti (Prato), al centro della piana fiorentina, si scoprisse, durante gli scavi dell’interporto, unitamente alle grandiose testimonianze di un grande insediamento Etrusco Arcaico posto sulle rive del Bisenzio, anche un tratto di strada che presentava ugualmente un sedime di larghe proporzioni avente gli stessi caratteri strutturali della strada del Frizzone. Analogamente, nel cuore dell’etrusca Felsina, si sono avute, ancor più recentemente, ulteriori straordinarie conferme dell’esistenza di grandi tracciati acciottolati. La veridicità di questa mitica strada non era più solo legata ad una vaga ipotesi letteraria, prefigurandosi piuttosto come realtà archeologica. Anche perché la grande arteria etrusca, così ben spianata e larga, così come si stava dimostrando con i saggi di scavo, rendeva davvero plausibile un percorso veloce da costa a costa. Infatti, dalla piana lucchese, transitata la Valdnievole e percorsa la conca alluvionale dell’Ombrone pistoiese, la strada intercettava il crocevia bisentino con il grande insediamento posto ai piedi dei migliori valichi appenninici allora possibili. Dai piedi dei Monti della Calvana ci si poteva condurre con facilità a Marzabotto (etr. *Kainua*), l’emporio felsineo d’eccellenza, per raggiungere poi senza difficoltà il porto di Spina (2).

Dalla conferma della possibile esistenza di questa grande arteria, nasce il progetto culturale e di valorizzazione posto al centro dell’attività dell’omonima associazione. Sotto la denominazione di *“Via Etrusca del Ferro”* prende corpo così l’idea di una mirata ricerca che l’associazione ha fatto propria attraverso l’impegno di studio e di promozione da parte degli stessi protagonisti delle scoperte, delle intuizioni e delle prime ricerche territoriali, ma anche degli artefici delle più significative iniziative pubblicistiche e di promozione di questi ultimi anni a cominciare dall’archeo-trekking da costa a costa. L’associazione si prefigge lo scopo di rigenerare, per uno sviluppo sostenibile, la conoscenza, sostenendo la continuità di scavo e la preservazione dei siti archeologici, e con essi la valorizzazione dei luoghi, dell’ambiente e del paesaggio antropico, ambiti che, lungo un percorso millenario, dall’epopea etrusca sono giunti a noi come testimonianza primaria della genesi stessa della civiltà occidentale. Il progetto *“Via Etrusca del Ferro”* pone prioritariamente alcuni obiettivi di ricerca per consolidare e dimostrare in modo definitivo la scoperta per veicolare una diffusa comunicazione mediatica al fine di promuovere e divulgare la conoscenza della civiltà degli Etruschi, come motore di sviluppo economico e culturale della nostra società.

Come punto di partenza è stata scelta la *“Via etrusca del Frizzone”*. Gli studi si concentreranno dapprima sulla fotointerpretazione aerea, su esplorazioni rigorosamente di superficie e su indagini comunque non invasive; poi, se e quando i dati raccolti lo richiedano, saranno inoltrate le domande di concessione di scavo nei tempi e nei modi previsti dalla normativa vigente (D.Lgs.42/2004 e successive modifiche e integrazioni). Gli esiti di tali indagini potrebbero rapidamente consentire di realizzare un primo obiettivo: validare agli occhi del mondo scientifico la presenza di questa grande arteria, destinata a cambiare la deriva politica e culturale della civiltà occidentale, potendosi essa stessa considerare come la prima via progettata d’Europa, destinata alla grande comunicazione e al commercio, all’incontro solidale dei popoli.



(1) Scilace di Carianda, 1, 17 (*Pseudo Scyliax*)

Nel corso di una spedizione voluta da Dario I di Persia - nell'ultimo ventennio del VI secolo a. C. - Scilace di Carianda venne incaricato di esplorare il basso corso dell'Indo e le coste dell'Arabia. Egli aveva costeggiato la penisola arabica e fatto quindi rotta, attraverso l'Oceano Indiano, per il Mar Rosso. Sebbene la relazione scritta di questo viaggiatore sia andata perduta, si calcola che sia partito dall'altezza della odierna Peshawar e si sia mosso in direzione sud-ovest. Del viaggio di Scilace, databile tra il 515 e il 509 a.C., riferisce Erodoto, *ISTORIWN* IV, 44, 1; altre notizie si leggono in Aristotele, *POLITIKWN* 1332b e Strabone, *GEWGRAFIKWN* XII, 4, 8; XIII, 1, 4; XIV, 2, 20. Traduzione italiana dello *Pseudo Scyliax* di Cordano 1992, p. 23 ; classica l'analisi di Maggiani 1984, pp. 307 ss.

(2) Una via glareata è una strada realizzata a grazie all'uso di grossi e piatti ciottoli di fiume, vedi la via glareata di *Roselle*, quella della città etrusca sul Bisenzio di Gonfienti (Prato), quella che da *Caere* (Cerveteri) raggiungeva il porto di *Pyrgi*, e quella che nei pressi della Casella dell'Osa, saliva al colle di Talamonaccio (Grosseto) fino al grande tempio del quale si conservano sia la base in pietra che alcune vestigia dell'imponente frontone di cotto, detto "frontone di Talamone", visibile nel museo archeologico di Orbetello, come pure la grande *plateia* felsinea dei più recenti e clamorosi ritrovamenti archeologici.