

LA TREGGIA: NOTA PRELIMINARE PER UNO STUDIO DEI MATERIALI DELLE CULTURE NON-URBANE IN ITALIA

Questa nota e le illustrazioni che la accompagnano fanno parte ad un lavoro assai vasto ed ambizioso intrapreso da me e dal mio collega S. Guerrini all'inizio del 1970¹. Lo scopo di questo lavoro è la raccolta e l'analisi di elementi della cultura materiale tradizionale di tutte le popolazioni agricole pastorali della penisola italiana e delle isole, questo ai fini di contribuire, con materiale del tutto originale, all'interpretazione etnicoculturale dell'Italia pre-romana e soprattutto di ricostruire la storia della cultura non urbana dal punto di vista tecnologico.

La ricerca ha luogo su tutta la penisola, ma i vari temi sono seguiti anche oltre i confini geografici e politici. In pratica siamo intenti alla ricerca di tutti quegli elementi della cultura materiale che sono documentabili o classificabili come 'reliquie del passato' nei loro concetti formali. Un parallelo può essere tracciato con la ricerca etimologica, trattando gli oggetti come vocaboli li scomponiamo ed analizziamo alla stessa maniera; ciò che risulta da questa ricerca avrebbe infatti lo stesso valore dei risultati di una indagine nel campo linguistico.

Nella distribuzione di certi oggetti si delineano aree che poco o nulla hanno a che fare con limiti amministrativi noti o confini naturali. Uno dei nostri scopi è anche quello di trovare il significato di queste distribuzioni là dove esista.

Il materiale che veniamo raccogliendo si rivela comunque validissimo in altri campi di ricerca. Sempre nell'ambito dell'archeologia, ad esempio, quello che qui in Inghilterra si definisce *ethnographic parallel* riceve sempre più credito ed attenzione. L'archeologia sperimentale si basa oggi in gran parte sul 'parallelo etnografico'. J. D. Evans nel 1955 ricostruì una treggia per interpretare la natura e la funzione dei solchi preistorici che esistono sulle colline calcaree di Malta (EVANS, 1959). Ma esperimenti in archeologia già si facevano 150 anni fa in Scandinavia ed in Inghilterra (PETRIE, 1833, McADAM, 1833); molti istituti universitari europei sono ormai coinvolti da decenni in ciò che si chiama *experimental archaeology* (COLES, 1973) e l'archeologia sociale di C. Renfrew si basa anch'essa sul parallelo etnografico (RENFREW, 1973). Ad esempio, l'organizzazione sociale degli abitanti delle isole della Tonga è stata presa dall'autore come modello per interpretare il contesto sociale dei monumenti megalitici dell'Europa nord occidentale (GUARDIAN, 1973). Un'altra area di ricerca in cui il nostro lavoro potrebbe offrire materiale essenziale è lo studio del regionalismo e dei fenomeni di 'rigidità' ed 'elasticità' culturale già discussi dalla Hodgen per l'Inghilterra (HODGEN, 1952). Ma, come già detto, il nostro lavoro intende perseguire fini che non si limitano al paragone; nello studio dei materiali si cerca di tracciare la storia funzionale e formale di un oggetto separatamente o nel suo contesto, tenendo conto di ogni possibile fattore e facendo ogni possibile considerazione di carattere generale e particolare. Infine, ed è ciò che ci auguriamo, vorremmo offrire all'archeologo, allo storico, all'etnologo o al linguista i risultati di una nuova disciplina che, più esplicitamente dell'etnografia tradizionale e più scientificamente del folklore possa essere applicata allo studio di problemi archeologici di difficile soluzione.

Venendo più specificamente al contenuto delle illustrazioni qui presentate vorrei chiarire che, nel lungo processo di interpretazione degli oggetti esaminati, questi che presento rientrano nella categoria di quelli generalmente riconosciuti come validi per interpretare il livello tecnico-culturale e la natura etnica di una cultura non-urbana. [440]

Vorrei definire tali oggetti, rifacendomi all'Ascoli, vere e proprie 'spie etniche'²,

Abbiamo fin'ora individuato un limitato numero di oggetti sicuramente significativi sotto questo punto di vista, quasi tutti compresi fra gli aratri di legno ed i veicoli senza ruote essi appartengono alle prime invenzioni della fase di 'consolidazione' tecnico-culturale del tardo Neolitico e del Calcolitico in varie culture vale a dire quando l'allevamento di animali da lavoro aveva superato lo stadio di esperimento. Nella cultura di Tripolje nell'Ukraina e di Cucuteni in Romania, ad esempio, il bue castrato, il cavallo e la slitta agricola (*summer-sledge*) appartengono allo stesso orizzonte (CLARK-PIGGOTT, 1970; MURRAY, 1970).

¹ Nell'ottobre dello stesso anno chi scrive si trasferì in Inghilterra, Silvano Guerrini dell'Antella (Firenze), si occupa della documentazione fotografica e della bibliografia italiana. Ogni anno organizziamo insieme campagne esplorative della durata complessiva di circa un mese prevalentemente in Toscana e nelle regioni limitrofe. Diverse migliaia di fotografie, fra bianco e nero e colore e vari disegni sono a disposizione degli studiosi nei due archivi a Firenze ed a Londra.

² Nessun autore in particolare ha definito finora quali esattamente siano gli elementi da considerarsi validi dal punto di vista qui espresso, quelli che noi proponiamo sono comunque generalmente ritenuti di grande valore culturale da tutti gli interessati in questo tipo di ricerche in Inghilterra. Per quanto riguarda la treggia toscana si tratta veramente di un caso di 'sopravvivenza' straordinario.

Aratri e veicoli senza ruote compaiono in rappresentazioni artistiche o in esemplari conservati soltanto a partire dal tardo Neolitico e Calcolitico in forme del tutto elementari: l'aratro come semplice uncino in un solo pezzo, ed il traino a forma di 'Y' o di 'A' (ANATI, 1961; BICKNELL, 1913, GEOB, 1951, LESER, 1971; HAUDRICOURT, BRUNHES DELMARE, 1955; LESER, 1931 PIGGOTT, 1968, BERG, 1935). Con la diffusione fra gli antichi abitanti dell'Eurasia di tecniche agricole sementi ed animali domestici anche semplici principi formali di macchine agricole importanti come l'aratro ed il traino per il concime devono essersi diffusi da poli originari, seguendo i flussi etnico-culturali più sensibili (CHIEDE, 1950; PIGGOTT, 1965, CAVALLI-SFORZA 1974, DAVIS, 1974). Come dicevamo, nel tardo Neolitico e nel Calcolitico si consolidano, differenziandosi ulteriormente fra di loro, varie tendenze culturali dai margini delle steppe asiatiche alle coste dell'Atlantico; queste popolazioni, abbastanza chiaramente distinguibili tramite la classificazione archeologica e l'analisi dei mezzi di sostentamento tendono a cristallizzarsi nel loro strato agricolo, che diventa classe meno privilegiata già dall'età del Bronzo quando in seno alle varie comunità si incominciano a differenziare i compiti individuali. I sacerdoti, i capi, i mercanti, gli artigiani acquisiscono l'esclusiva degli scambi culturali (TRINGHAM, 1971; FRANKFORT, 1954). Come osserviamo in Etruria, in modo particolare nelle sepolture, queste classi sono sempre meglio distinguibili a partire dalle prime età dei metalli; si individua sempre nei materiali più poveri e di produzione locale una continuità di stile ed una persistenza di forme anche a lato di mutamenti radicali di carattere sociale³.

La classe agricola resta così tagliata fuori dagli eventi maggiori che soltanto in certi casi subisce, sempre a proprio danno. In questa fase di cristallizzazione regionale della classe agricolo-pastorale hanno luogo gli 'esperimenti separati' (CLARK, 1952; TRINGHAM, 1971; COPPA, 1968); evoluzioni ed invenzioni sono spesso limitate geograficamente nella valle, l'isola, la regione attraversata dai tratturi (PUGLISI, 1959; BARKER, 1968). Anche quando giunge la ruota, magari soltanto sotto forma di idea, essa viene accolta dalle varie comunità ed adattata sempre in modo originale alla slitta o al traino locale, che già hanno acquisito accessori ed assunto forme adatte al gusto e/o alle circostanze locali, pur mantenendo i loro caratteri originali inconfondibili (BERG, 1935; PIKE, 1965-1968; COLE, 1956, CHILDE, 1956).

Verso il II millennio a.C. la diffusione della ruota e l'addomesticamento completo del cavallo favoriscono le migrazioni a più vasto raggio di popolazioni pastorali centroasiatiche; questa fase si identifica con vari eventi di natura etnica, fra i quali l'avvento degli Indoeuropei nell'occidente e degli Ariani in India sono i più noti (CHILDE, 1925-1950; PIGGOTT, 1965). Le varie popolazioni agricole europee devono aver subito l'imposizione di lingue e/o mode in misura proporzionale all'apporto numerico dei nuovi arrivati zona per zona. [441] A questo punto la slitta asiatica che già abbiamo rilevato nel III millennio ai margini delle steppe, in Ukraina, deve essersi imposta in occidente a fianco del traino; il cavallo sostituì il bue in molte parti del nord, mentre anche l'aratro asimmetrico, a due manici, forse già con l'avantreno, deve aver provocato, con la sua comparsa, mutamenti qualitativi nelle pratiche agricole dell'occidente. I carri delle steppe, di struttura rigida, derivati dall'aggiunta di due, ma più spesso di quattro ruote alla slitta si diffondono in ogni pianura dell'Europa centrale. Nelle pianure dei grandi bacini fluviali compaiono i grandi carri a ruote piene (o a disco), i cui derivati più tardi raggiungeranno quasi ogni angolo della penisola balcanica, tutta la valle del Po fino ad Ancona, tutta la Francia settentrionale e centrale, il sud dell'Inghilterra e della penisola Scandinava. Ai margini della loro diffusione questi carri derivano dall'accoppiamento di due veicoli ad 'Y', che poi suggeriranno l'idea del carro snodato diffusissimo in tutto il periodo della cultura di Hallstatt; ne sono esempi quello di Vix e quello della tomba Regolini Galassi a Cerveteri (CHILDE, 1951; BERG, 1935; JOFFROY, 1960). Questi carri hanno rivestito un ruolo sociale notevole nella tradizione indoeuropea che ha persistito fino all'epoca vikinga⁴.

Nelle aree situate ai margini geografici (non sempre però margini storico-economici) dell'Europa troviamo ovunque un numero notevole di elementi 'arcaici' nella cultura non-urbana, elementi magari originatisi altrove come idea, ma sviluppatasi localmente sempre nell'ambito di determinate tendenze, che non hanno subito intrusioni recenti. Anche nell'Italia centro-settentrionale, a cavallo dell'Appennino ligure e toscano-emiliano, fino a tutta la provincia di Firenze e parte di quella di Arezzo! appaiono tutt'oggi notevoli segni di tale isolamento che non si può semplicisticamente spiegare con fatti storico-topografici. Nel fiorentino questo isolamento non si avverte soltanto negli elementi materiali della cultura non-urbana, ma è presente anche nel dialetto ed in archeologia (DEVOTO, 1974). I due strumenti agricoli più importanti, la treggia e l'aratro a 'stegola' sono infatti tipici di questa zona.

³ Durante i sette anni di ricerche archeologiche nel territorio fiorentino ha avuto modo di constatare lo stesso il fenomeno del resto generalmente accettato non solo in Etruria.

⁴ Il carro cerimoniale trovato nella nave di Oseberg e conservato nel Museo universitario di Antichità Nazionali di Oslo è l'esempio migliore anche perché il carro è semplicemente una slitta con quattro ruote.

Non è mia intenzione in questo breve saggio indagare sui motivi e la precisa natura della ‘rigidità’ etno-culturale così sensibile nel nord e nord-est della Toscana, questo fenomeno così appariscente dovrebbe però far riflettere sulla questione di quanto civiltà urbane come quella romana e quella rinascimentale realmente incidano sugli elementi più vitali e funzionali di civiltà non-urbane (SERENI, 1972).

Nel nord eurasiatico il traino ad ‘Y’ è tipologicamente più arcaico di quello ad ‘H’; la treggia della provincia di Firenze, del Casentino, Lunigiana ed alte provincie di Bologna, Modena e Reggio Emilia appartiene appunto al gruppo dei traini ad ‘Y’; in tutta la Penisola questa è l'unica area dove questo tipo sussista oltre che nel carro anche nel traino. Nel carro il tipo è invece presente anche in Calabria, Sicilia, Sardegna e Corsica. Fuori d'Italia traini ad ‘Y’ si trovano, in esistenza o documentati in epoca recente, in India, Crimea, parte della Romania, Serbia, Montenegro, Spagna e Portogallo settentrionali. È curioso notare come in Crimea la treggia è del tutto uguale a quella fiorentina. In Irlanda, Galles, Scozia e Scandinavia il traino ha stanghe parallele, si tratta infatti del tema « a scala », forse il più antico di tutti i veicoli tipico del nord eurasiatico, diffuso sia in Siberia che fra gli indiani delle praterie americane nella forma di ‘travois’. Da questo tipo pare non solo discendere la slitta, già presente nel Mesolitico scandinavo, ma anche il carro cinese o mongolo, e l'idea del veicolo a due stanghe trainate da un solo animale (BERG, 1935). Come è noto dall'archeologia il veicolo a due stanghe, trainato da un solo cavallo o altro animale, compare nel mondo romanizzato soltanto nel II secolo d.C. (PIGGOTT, 1965).

Semplici veicoli ad ‘Y’ formati da un unico tronco d'albero biforcuto si trovano distribuiti nelle zone più disparate dell'Eurasia ed anche in parti dell'Africa, una distribuzione così vasta mostra una grande antichità, [442] e non è improbabile che questo semplice mezzo abbia servito da punto di partenza per l'ideazione del traino ad ‘Y’, ma, come suggerisce Berg (BERG, 1935), riteniamo che il ‘treggiolo’ per trasportare l'aratro, ancora in uso da noi nel comune di Massa e Cozzile (Pistoia) ed in moltissimi paesi europei, sia un più probabile predecessore⁵.

La slitta, che per comodità ho definito veicolo ad ‘H’, è ancora diffusissima in tutto il continente ed in Asia, da dove raggiunge l'America fra gli eskimesi. In Italia è ancora comune nelle due forme: a piattaforma sopraelevata (*built-up sledge*) ed a pattino semplice (*simple-runner sledge*); la prima, diffusa in tutta la zona alpina ed il nord Europa, dal Piemonte giunge fino a tutta la provincia di Parma, la seconda, più vicina ai tipi dell'Europa orientale e dei Carpazi è presente in tutto il resto della penisola ed anche nella Sicilia centrale. La slitta italiana, con la sua vasta diffusione, prende vari nomi nelle diverse regioni: *stráula* in Sicilia, *strágula* in Calabria, *Traglia* nelle Puglie, *Tráya* e *Tréya* nel Lazio, Umbria meridionale e parte delle Marche *Tragín* e *Trégia* dalle Marche fino alla provincia di Modena e quindi *Lésa* in tutta l'Italia settentrionale. Usata sia nelle paludi che nei campi arati ed anche in montagna con la neve, la slitta è assai poco funzionale su terreni accidentati dove invece la *treggia* toscana è più adatta di qualsiasi altro mezzo. È importante notare che un accessorio diffusissimo sia con il traino che con la slitta è un grosso cestone rettangolare che serve, posto sul veicolo, al trasporto di materiali minuti ed anche di persone. A Fiesole anche il Vescovo un tempo viaggiava in treggia per i viuzzi scoscesi della cittadina. Questo cestone si chiama *benna* in tutto l'arco alpino fino a tutta la provincia di Reggio Emilia ed anche in Lunigiana, mentre è detto *cistone* o *cestone* nel resto della Penisola eccetto che nel Valdarno medio e superiore, la Val di Sieve, il Casentino e l'alta Val Tiberina dove, con variazioni locali, si usa il termine *cibea* (HUBER, 1916; CASELLI, GUERRINI).

In archeologia è solo nell'arte rupestre che i traini sono presenti, mentre slitte sono state scavate in Scandinavia in vari esemplari (CLARK, 1952) e sono presenti nell'arte o/e in segni pittografici della Mesopotamia e dell'Egitto, una slitta fu anche scavata da Woolley nel cimitero di Ur (WOOLLEY, 1934). Veicoli ad ‘Y’ sono presenti in Armenia, nelle incisioni rupestri delle Alpi Marittime e nella penisola iberica (PIGGOTT 1968; BICKNELL, 1913; BREUIL, 1933). La presenza della slitta in Egitto ed in Mesopotamia conferma soltanto il fatto che questo è un veicolo adatto a terreni non sassosi e non esclude che il veicolo abbia avuto la sua origine nelle steppe dell'Asia centrale anche se per giungere in questi paesi avrebbe dovuto attraversare la fascia lungo la quale è diffuso anche oggi il veicolo ad ‘Y’.

L'aratro in Europa è di due tipi fondamentali, il primo ed il più primitivo è l'aratro simmetrico (ingl. *ard*) ‘Aratro’, il secondo è quello asimmetrico (ingl. *plough*) ‘Coltro’. Il primo è frequentemente associato all'uso della zappa e della vanga, mentre questi due arnesi diventano secondari o scompaiono dove tradizionalmente i due aratri sono presenti assieme o dove esiste solo il coltro. L'aratro asimmetrico, detto ‘Coltrina’ ‘Perticale’ o coltro, interamente di legno e fatto dal contadino, non esiste ormai che in rappresentazioni di due secoli fa ma forse fino al secolo scorso era ancora presente in Romagna, Marche, Umbria e solo nella Val Tiberina e Val di Chiana in Toscana (FAROLFI, 1969). La forma di questo coltro, come abbiamo visto

⁵ Il treggiolo del pistoiese è composto di tre pezzi ed è un ingegnoso espediente per tener sollevato l'aratro da terra durante il trasporto nel e dal campo.

per la slitta della stessa zona, è identica a quella comune nei Carpazi. È praticamente impossibile distinguere una 'Coltrina' della Val Tiberina da un coltro della Romania (HAUDRICOURT, BRUNHESDELAMAI 1955 - LESER, 1931). Il coltro è comunque diffuso in tutta l'area del carro a quattro ruote e della slitta, in tutta l'Europa.

L'aratro simmetrico può essere sia a due manici (Manicchie) che ad un solo manico (Stegola), il primo è fornito di un vomere vero e proprio, il secondo ha invece la *Vangheggia*, un semplice vomere senza immanicatura, appunto una specie di vanga. L'aratro simmetrico è generalmente distribuito nelle stesse zone del veicolo ad 'Y' ed ha generalmente un solo manico, la stegola; [443] soltanto nella zona di confine fra la diffusione dei due tipi di veicolo e di aratro si trova l'aratro simmetrico a due manici. In Italia centrale l'aratro a manicchie è diffuso nella maggior parte della Toscana orientale eccetto la Val di Sieve, la val di Pesa, e la parte occidentale nonché tutta la zona fra l'Arno ed il crinale appenninico attraverso la Liguria fino in Provenza. Naturalmente il tema è mediterraneo e questo tipo di aratri, con le dovute varianti, è presente in tutto il mezzogiorno europeo. In Toscana è interessante notare come il confine sia deciso e netto, una linea che segue l'Arno da Signa a Pontassieve, quindi la S.S. 70 della Consuma, quindi lo spartiacque fra la Val di Sieve ed il Casentino (Caselli-Guerrini).

Le tavole che seguono non necessitano di particolari descrizioni, le forme dei veicoli e degli aratri confermano quanto detto nel testo, le carte di distribuzione, quando è stato possibile realizzarle, possono dare un'idea su certe distribuzioni sommarie, ma non è sempre stato possibile, con dati a disposizione, fornire mappe accurate, ciò è però dovuto anche alla difficoltà della ricerca in zone dove ogni elemento è scomparso con l'abbandono dell'agricoltura: la ricerca in queste zone si fa negli archivi ed è un lungo processo.

Non è peraltro mia intenzione fornire adesso interpretazioni dei significati di forme e distribuzioni in relazione a problemi archeologici specifici, ed anche considerazioni di carattere più generale mi sembrano premature. Data la incompletezza dei dati, distribuzioni e confini possono essere male interpretati e portare completamente fuori strada. Molti sono i motivi che spingono ad aver fiducia in questo tipo di ricerca, J. H. Evans, S. Piggott, G. Daniel e G. Pikemi hanno personalmente incoraggiato ed invitato a continuare lungo la linea fin qui seguita, ma occorre molto lavoro ed a vari livelli; è dunque nell'intento di suscitare interessi e stimolare iniziative che va inquadrata la seguente esposizione preliminare che, se pure in linee estremamente generali per la complessità del soggetto, servirà a dar un'idea del tipo di lavoro e delle implicazioni.

Un metodo di ricerca vero e proprio non posso suggerirlo con tutta sicurezza. fin'ora l'esplorazione è avvenuta per valli, ma ci siamo accorti, il collega Guerrini ed io, di quanto possa essere imprudente tralasciare anche zone piccole in regioni di confine. Ma la divisione del territorio non è il problema principale, è piuttosto l'elaborazione di una tipologia valida e quindi l'attribuzione dei vari elementi agli orizzonti a cui appartengono, come già scriveva Berg. Questa operazione sarà impossibile quando gli oggetti non saranno più in uso ed ammesso che siano ancora trovabili nell'iconografia e nei musei. In ogni modo, come in linguistica, troveremo che i vari temi hanno quasi sempre la loro interpretazione plebana o addirittura parrocchiale e, se una divisione territoriale è necessaria nell'organizzazione di una ricerca, sarà bene dividere il territorio secondo il sistema ecclesiastico. È quasi superfluo dire che non si può portare avanti accuratamente una ricerca di questo genere senza essere esperti fotografi e disegnatori e neanche senza una qualche cognizione linguistica in modo da interpretare correttamente i suoni nel trascrivere le nomenclature. Il paesaggio, l'ambiente, vanno sempre registrati accuratamente insieme alla natura del terreno ed al carattere delle culture e della viabilità campestre; così come il contesto economico e sociale: vanno tenute presenti immigrazioni recenti. A questo proposito vorrei segnalare che l'agricoltore quando si sposta, spostandosi anche per migliaia di chilometri, si porterà sempre dietro tutto il suo bagaglio tecnico per la costruzione di attrezzi, spesso si porterà dietro gli attrezzi stessi, saranno solo i figli ad adattarsi ai costumi locali⁶. A volte certi tipi di attrezzi sono di recente introduzione anche se vengono costruiti dall'agricoltore stesso. [444]

Occorre insomma una buona dose di esperienza prima di poter incominciare una ricerca seria senza una guida.

La breve bibliografia che forniscono non è certo sufficiente per preparare anche un archeologo esperto allo studio sistematico degli oggetti, purtroppo sono scarsi gli autori che hanno affrontato il tema con vera conoscenza di tutte le materie necessarie. Comunque si tratta di un punto di partenza ed è urgente renderci conto dell'esistenza del problema della scomparsa inesorabile di un materiale, almeno in Italia, mai preso in

⁶ È esemplificativo il caso del contadino calabrese presso San Martino a Tremoleto nel Comune di Poppi (Arezzo) il quale si è portato dalla Calabria slitta, aratro, ceste e giogo che non vuol sostituire con quelli locali.

seria considerazione. Bisogna agire se non si vuole ricorrere, quando sarà troppo tardi, agli esemplari della nostra cultura conservati in musei stranieri.

GIOVANNI CASELLI

BIBLIOGRAFIA

- ANATI E. 1961, *Camonica Valley*, London.
- BARKER G., 1968, *The conditions of cultural and economic growth in the Bronze Age of central Italy*, « Proceeding of the Prehistoric Society », pp. 170-208.
- BERG G., 1935, *Sledges and Wheeled vehicles*, Stokholm.
- BICKNELL C., 1913, *A guide to the prehistoric rock engraving in the Italian Maritime Alps*, Bordighera.
- BICKNELL C., 1913, *A guide to the prehistoric rock engravings in the Italian Maritime Alps*,
- CASELLI e GUERRINI: *Raccolta di dichiarazioni scritte ed illustrate da 25 comuni rurali italiani sull'uso dei veicoli senza ruote nel 1972*, (inedito).
- CASELLI e GUERRINI: *L'Aratro in Toscana, ricerca* (Inedito).
- CAVALLI - SFORZA L.L., 1974, *The genetic of human populations*, « Scientific American », Settembre.
- CHILDE V.G., 1925, *The dawn of the European Civilization*, London, (Edizione del 1968).
- CHILDE V.G., 1950, *Prehistoric migrations in Europe*, Oslo, Leipzig, Paris, London.
- CHILDE V.G., 1951, *The First Waggon and Carts from the Tigris to the Severn*, « Proceedings of the Prehistoric Society » XVII, p.p 177-194.
- CHILDE V.G., 1954°, *The diffusion of Wheeled Vehicles*, « Ethnog. Arch Forschungen », II, pp. 7-17.
- CHILDE V.G., 1954b, *Rotary Motion*, SINGER et al., *A History of Technology*, I, pp. 187-215. Oxford.
- CLARK, J.G.D. 1952, *Prehistoric Europe-The Economic Basis*, New York (anche edizione italiana, Torino 1969).
- CLARK J.G.D. 1970 (con Piggot), *Prehistoric Societies*, Pelican Books.
- COLE SM., 1954, *Land Transport without wheels*, in SINGER et. al, *A History of Technology*, 1, Oxford, pp. 704-711.
- COLES J., 1973, *Archacology by experiment*, London.
- COPPA M., 1968, *Storia dell'urbanistica dalle origini all'ellenismo*, Torino.
- DAVIS K., 1974, *The migrations of human populations*, « Scientific American », Settembre.
- DEVOTO G., 1974, *Il linguaggio d'Italia*, Milano.
- EVANS J.D 1959, *Malta*, London.
- FAROLFI B., 1969, *Strumenti e pratiche agrarie in Toscana dall'Età Napoleonica all'Unità*, Milano.
- FRANKFORT H., 1954, *The Birth of Civilization in the Near East*, London.
- GLOB P.V., 1951, *Ard og Plov in Nordens Oldtid*, Arhus.
- « Guadian » (editoriale) 1973, *Commento sul documento televisivo del 1 novembre 1973 su BBC2*, 10,30 p.m. - 31 ottobre, p. 14.
- HAUDRICOURT, A, G, E BRUNHES-DELAMAI, MJ. 1955, *L'Homme et la Charrue à travers le Monde Paris*.
- HODGEN M. T., 1952, *Change and history, a study of dated distribution of technological innovations in England*, « Anthropology », XVIII, New York.
- HUBER G., 1916, *Les appellations du Trainenu et de ses parties dans les dialectes de la Suisse Romane*, « Worter und Sachen », III pp. 1-14. Heidelberg.
- JOFFROY R., 1960, *L'Oppidum de Vix et la Civilisation Halstattienne finale dans l'est de la France* Paris.
- LESER P., 1931, *Entstetung und verbreitung des Pfluges*, « Anthropos », III, 3, pp. 1-617 (Copenhagen 1971).
- MAcADAM R., 1833, *Ancient Irish Trumpets*, « Ulster Journal of Archeology », VIII, pp. 99-100, (Belfast).

- MURRAY J., 1970, *The First European Agriculture, a study of the osteological evidence until 2000 B. C.*, Edinburgh.
- PETRIE G., 1833, *Ancient Irish Trumpets*, « Dublin Penny Journal », II, pp. 27-30 (Dublin).
- PIGGOT S., 1965, *Ancient Europe from the beginning of agriculture to classical antiquity*, Edinburgh.
- , 1968, *The earliest Wheeled Vehicles in the Caucasian evidence*, « Proceedings of the Prehistoric Society », 8 pp. 266-318.
- PIKE G., 1965, *Recent evidence for Land Transport in Europe outside the Mediterranean area before the Late Bronze Age*, « Bulletin of the Institute of Archeology », N.V., pp. 45-60.
- , 1967, *Pre-Roman Land Transport in the Western Mediterranean region*, Man II, pp. 593-605.
- PUGLIESI S. M., 1959, *La Civiltà Appenninica*, Firenze.
- RENFREW C., 1973, *Before Civilization: The Radiocarbon Revolution and European Prehistory*, London.
- SERENI E., 1972, *Agricoltura e mondo rurale*, in *Storia d'Italia*, I, Torino.
- TRINGHAM R., 1971, *Hunters, Fishers and Farmers, in Eastern Europe 6000-3000 B C.* London.
- WOOLLEY C. L., 1934, *Ur Excavations , II: The Royal Cemetery*, London and Philadelphia.