

LA PORRETTANA, GIÀ STRADA "RUOTABILE LEOPOLDA"  
DA PISTOIA AL CONFINE PONTIFICIO

Sommario: 1. Prima della Strada Leopolda. 2. Pistoia emporio delle merci? 3. Verso la nuova strada. 4. La fase attuativa. 5. Iniziano i lavori. 6. Tra antico e moderno. 7. Dopo l'unità d'Italia. 8. Il paesaggio. 9. Le modifiche territoriali.

A differenza del tratto bolognese della strada Porrettana realizzato dalle istituzioni pubbliche dello Stato Pontificio in base a richieste ed esigenze locali e con l'intento di offrire lavoro a plebi diseredate, il tratto toscano è frutto dell'iniziativa privata e della capacità di alcuni notabili pistoiesi di raccogliere consensi politici, capacità tecniche progettuali e capitali finanziari necessari per la costruzione della strada attraverso uno degli strumenti più moderni a disposizione in quel momento: la società per azioni, che risulta essere una delle prime di questo tipo costituite in Italia.

1. Prima della Strada Leopolda

L'attuale strada statale 64 Pistoia - Ferrara, o Porrettana, ripercorre nel tratto toscano compreso tra la città di Pistoia e la località Ponte della Venturina nel comune di Sambuca Pistoiese, l'antica viabilità protostorica di valico lungo le valli dell'Ombrone e della Limentra occidentale.

Consolidata in epoca etrusca, quindi romana e infine longobarda, assunse un ruolo importante come strada transappenninica e in particolare con la Via Francesca della Sambuca da Bologna a Pistoia lungo l'asse del pellegrinaggio per Roma. Nel corso dei secoli ne era stata curata la manutenzione, in alcuni tratti era stata migliorata e lastricata e aveva come punti nodali il castello di Sambuca, il cassero del Ponte Mezzano a San Pellegrino<sup>1</sup>, l'ospedale di San Bartolomeo a Spedaletto<sup>2</sup>, il castello di Santa Margherita<sup>3</sup> e il valico della Collina da cui si scendeva a Pistoia lungo la valle dell'Ombrone.

Questo asse, noto anche come Via della Sambuca, è rimasto sostanzialmente immutato come direttrice generale e, pur con aggiustamenti, deviazioni e rifacimenti è stato usato ancora in epoca moderna e fino all'apertura della Strada Leopolda nel 1847.

Una descrizione delle antiche strade che da Pistoia conducevano nel Bolognese ci è pervenuta attraverso una relazione compilata nel 1747 da un ignoto "Ufficiale di fanteria del Granducato di Toscana". L'autore registra le strade, le vie e i viottoli che da Pistoia conducevano nel Bolognese. Afferma così che *Per andare da Pistoia al Bagno della Porretta vi sono più strade* e illustra alcuni percorsi secondari, per lo più percorribili a piedi, mentre descrive dettagliatamente quello più importante che aveva le caratteristiche almeno di una mulattiera:

<sup>1</sup> *San Pellegrino al Cassero. Storia e tradizioni*, a cura di F. Boschi, M. Tasi e R. Zagnoni ("Storia e ricerca sul campo fra Emilia e Toscana", 6), Porretta Terme-Pistoia 1997.

<sup>2</sup> Sull'argomento vedi: *San Bartolomeo del Pratum Episcopi*, Porretta Terme, Gruppo di studi alta valle del Reno, 2016.

<sup>3</sup> N. Rauty, *Castrum Sanctae Margaritae*, in BSP, 1, 1965, pp. 3-13.



La Strada più frequentata dai vetturali che vanno da Pistoia nel Bolognese, passando per Bagno della Porretta è quella che passa per Ponti<sup>4</sup>. Da Ponti lasciando l'Ombrone sulla sinistra si sale alla Croce a Uzzo, strada sassosa di dove si continua a salire fino alla Madonna della Collina; di là si scende, si traversa la macchia e si va a Spedaletto, dove si passa il fiume Limentra, che piglia la sua origine da due o tre torrenti che scendono dalla Collina. Questa strada è assai aspra. Per andare da Spedaletto a Stabiazzone si svolta in più luoghi e si lascia sempre il fiume sulla sinistra, camminando per una scesa precipitosa. Sulla dritta di essa vi sono delle montagne aspre coperte di boscaglie e si passano due ponti di pietra; uno su la Limentra, distante un mezzo miglio da Spedaletto e l'altro mezzo miglio più lontano. Arrivati a Stabiazzone si continua a camminare per una strada stretta, che ha il fiume Limentra sulla sinistra e alla dritta una catena di montagne aspre coperte di macchie. Avanti di arrivare a San Pellegrino si passa il fiume Limentra sopra un piccolo ponte di legno, di dove si va alla Sega avendo sulla dritta il detto fiume cui, in diverse parti fanno corona dirupi e precipizi; e alla sinistra vi è una catena di montagne coperte di macchie ... La strada che si batte fino a questo luogo è larga quasi sei piedi ed è selciata e ben mantenuta.

Il percorso proseguiva quindi lungo la stretta valle della Limentra toccando Taviano e Pavana e infine il confine dove *poco distante da Pavana il torrente Limentrella, si unisce col fiume Reno, il quale si costeggia per andare al Bagno alla Porretta e a Riola*<sup>5</sup>.

Di lì a poco, nel 1759, il giurisdicente di Pistoia, colonnello O'Kelly, confermava lo stato della viabilità per Bologna

Le strade principali del territorio sono quattro. La prima conduce a Bologna lungo il fiume Reno che nasce nel Pistoiese ... La Bolognese, che è servibile solo per il passo de' pedoni e delle bestie da soma non si può dir trasandata, ma potrebbe essere in stato migliore<sup>6</sup>.

## 2. Pistoia emporio delle merci?

All'inizio del secolo XIX, con la Toscana inserita nel Regno d'Etruria e quindi nell'orbita napoleonica, si rese sempre più evidente la necessità di realizzare nuovi assi viari capaci di promuovere lo sviluppo della città e del territorio per sostenere il commercio e le industrie locali.

La classe dirigente pistoiese iniziò a formulare ipotesi e proposte in questa direzione e prese così corpo l'idea di una nuova strada che collegasse Pistoia con Bologna, una strada con le stesse caratteristiche di modernità della via Ximeniana per Modena aperta nel 1781 e che permettesse rapidi collegamenti di uomini e merci tra il porto di Livorno, la Toscana settentrionale e la Valle Padana attraverso il capoluogo delle Legazioni pontificie.

Necessità resa ancora più impellente dalle prime notizie sull'intenzione dei bolognesi

<sup>4</sup> Si riferisce all'attuale località di Gello alla confluenza del Vincio di Brandeglio nell'Ombrone. La località era raggiungibile con l'unico tratto di strada dritto, ampio e in leggera pendenza tracciato nel 1732 dall'ingegnere Fantasia per volere del Granduca Giangastone de' Medici. Da lì in poi ci si doveva riallacciare all'antica viabilità attraverso le valli dell'Ombrone e della Brana.

<sup>5</sup> A Ottanelli, *La viabilità montana pistoiese in un documento di topografia militare del XVIII secolo. Prima parte*, in BSP, XCIV, 1992, pp. 95-96. Una parte del tracciato è stata descritta da Ferruccio Capecchi nello stato in cui si trovava all'inizio degli anni Novanta del secolo scorso: F. Capecchi, *Tracce di viabilità antica nel territorio pistoiese, I, La strada medievale della Sambuca. Ricognizione del tratto di valico da Ricavo a Spedaletto*, in BSP, XCII, 1990, pp. 101-113; III, *La strada della Sambuca dal valico della Collina a Pavana*, in BSP, XCIV, 1992, pp. 73-87. Sull'argomento vedi anche: *La viabilità appenninica dall'Età antica ad oggi*, Atti delle giornate di studio (luglio-settembre 1997), a cura di P. Foschi, E. Penoncini, R. Zagnoni ("Storia e ricerca sul campo fra Emilia e Toscana", 7), Porretta Terme-Pistoia 1998; *La Sambuca Pistoiese. Una comunità dell'Appennino al confine tra Pistoia e Bologna (1291-1991)*, Atti del convegno (Sambuca Pistoiese, 24-25 agosto 1991), Pistoia-Porretta Terme, 1992.

<sup>6</sup> Notizie sopra la città di Pistoia nel 1759 raccolte dal Colonnello O'Kelly, in BSP, XVI, 1914, p. 192.

di aprire una strada tra Bologna e la sua montagna attraverso l'abitato di Porretta e, in prospettiva, fino al confine toscano i cui progetti iniziali risalivano addirittura al 1792<sup>7</sup>.

Così, già nel 1804 i maggiorenti della Comunità civica di Pistoia avanzarono alla regina Maria Luisa la richiesta di una nuova viabilità tra Pistoia e il confine che "... mettesse in comunicazione Bologna con Livorno per Pracchia e P. Petri", anche in relazione alle notizie relative alla strada che "I Bolognesi sentesi che fanno ... per comunicare co' Bagni della Porretta"<sup>8</sup>.

Per la prima volta si formalizzava l'idea della nuova strada anche in conseguenza delle scelte bolognesi e si ipotizzava, di completare il collegamento con la città emiliana con un percorso che si staccava dalla Pistoia-Modena a Pontepetri, toccava Pracchia e raggiungeva Porretta seguendo il corso del Reno, consolidando così il ruolo di Pistoia come centro importante sulla direttrice Livorno-Italia settentrionale.

Sull'argomento disponiamo di una relazione compilata dal cancelliere comunitativo Bertini che espone chiaramente le positive conseguenze economiche della nuova strada sull'economia locale, si sofferma un ruolo attivo di Pistoia nelle relazioni tra i diversi stati confinanti e sulla necessità di elaborare un progetto che si collochi nel quadro complessivo delle relazioni tra i governi coinvolti.

Bologna lontana cinquanta due miglia non comunica direttamente con Pistoia che per mezzo di una strada a bastina quale transita per i rinomati Bagni della Porretta. I pistojesi, i bolognesi e gli industriosi porrettani desiderano vivamente che si renda vettureggiabile questa strada costruendola possibilmente sul corso del Reno. Se si eseguisse questo progetto con sole cinque o sei miglia di non troppa ardita salita le merci si trasporterebbero da Livorno a Bologna in sole quattro giornate e mezzo di viaggio, e le vetture porterebbero un carico assai maggiore del consueto. A senso di tutte le persone intelligenti questa innovazione renderebbe Pistoia l'emporio delle merci che da Livorno andassero nel Regno Italico e che dal Regno Italico fossero destinate per Livorno, e questa veramente sarebbe la gran risorsa di questa Provincia. E in Pistoia, e nella Porretta, e in Bologna è stato discorso molto di questa strada e della direzione che converrebbe darsi alla medesima. Credo però che i progettisti non siansi peranche su di ciò trovati d'accordo. Lascio agl'intendenti dell'arte di occuparsi definitivamente di questo oggetto, che non può essere determinato senza l'intervento dei rispettivi governi, tanto per il reparto della spesa quanto per la collocazione delle dogane<sup>9</sup>.

Durante il breve regno di Maria Luisa non fu possibile andare oltre la semplice idea iniziale ma il progetto tornò d'attualità con l'inserimento della Toscana nel 1808 nell'Impero francese. Pistoia fu ricompresa nel Dipartimento dell'Arno e si aprì così un nuovo periodo di parziale e incerta crescita delle manifatture locali, tra cui quella del ferro, inserite nel sistema di relazioni economiche, politiche e militari governate dalla Francia<sup>10</sup>.

La proposta della strada per Bologna fu, pertanto, ripresa nel 1809 quando il *maire* di Pistoia, Tolomei trasmise al prefetto una memoria destinata alla granduchessa Elisa, governatrice della Toscana, avente come titolo "Progetto per la riduzione della Via Mularia Bolognese a Strada Militare Imperiale". Rispetto all'ipotesi di cinque anni prima veniva abbandonata l'idea di percorrere la valle del Reno tra Pontepetri e Porretta e si

<sup>7</sup> R. Zagnoni, *Il primo progetto della strada di Porretta nel 1792, "Il Carrobbio"*, XII, 1986, pp. 351-363. *La strada Porrettana-Leopolda. Itinerari alla scoperta della sua costruzione*, a cura di M. L. Bongiovanni e R. Zagnoni, Bologna 2009.

<sup>8</sup> ASPt, Comunità civica di Pistoia, *Delibere del Consiglio, 1777-1865*, II, 36, c. 268<sup>r-v</sup>.

<sup>9</sup> ASPt, *La Provincia di Pistoia Descritta nel 1805 Dall'Avvocato Gaetano Bertini e da Lui umiliata Alla Maestà di Maria Luisa Regina Reggente d'Etruria Infanta di Spagna*, ms., c. 73<sup>r</sup>.

<sup>10</sup> A. Ottanelli, *Economia e società a Pistoia dalle riforme leopoldine alla Restaurazione in Storia di Pistoia IV. Nell'età delle rivoluzioni*, a cura di G. Petracchi, Firenze 2000, pp. 149-158.

proponeva, invece, di riqualificare il percorso dell'antica mulattiera che si staccava dalla strada imperiale per Modena a poche miglia da Pistoia e valicava l'Appennino al passo della Collina sull'asse delle valli Ombrone-Limentra-Reno.

Scriveva il maire:

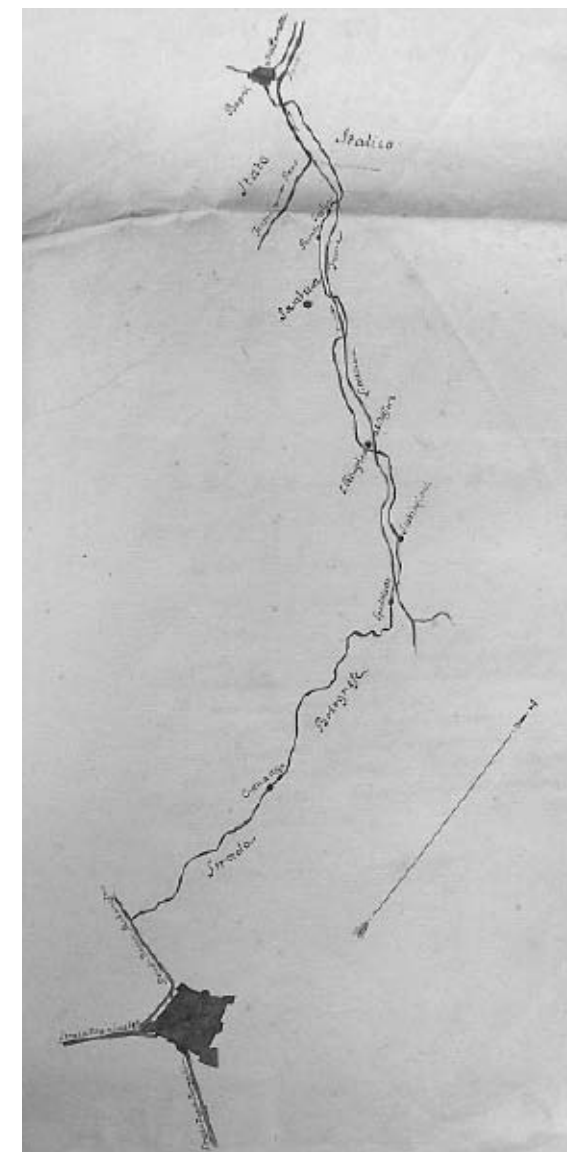
Le relazioni commerciali della Città e Distretto Pistoiese con la parte occidentale dell'Italia Superiore sono mantenute dalla Strada Imperiale Modanese per mezzo di cui la nostra Provincia associata al commercio dei Paesi limitrofi vidde rinascere le Sue Industrie ed agricoltura ai tempi del Grand Duca Leopoldo che progettò ed eseguì quell'utile e grandiosa comunicazione. Ma alla compiuta corrispondenza commerciale di Pistoja con l'opposta parte dell'Italia Superiore manca tuttora una strada militare che la riunisca direttamente con Bologna e con la Romagna. Col mezzo di questa il cammino che da Livorno e dalla Spezia conduce a Bologna passando per Pistoja verrebbe a farsi di due giornate più corto dell'attuale ... La strada di cui si parla e che dovrebbe riunire Pistoja con la Romagna può dirsi sia qualche aperta nel territorio Toscano e con pochissima montata ... passa attualmente per i castelli della Croce a Uzzo, Spedaletto, Stabiazioni, San Pellegrino al Cassero, Pavana e Teglia lasciando a sinistra a poca distanza l'antichissimo castello della Sambuca. Essa è stata già nei secoli indietro praticata dai pellegrini, dalle condotte e dalle truppe come quella che era l'unica strada militare per cui la Toscana comunicava con la Lombardia. Il tratto da restaurarsi e ingrandirsi nel territorio toscano non sorpassa le 13 miglia (23 chilometri) stante che da Pistoja al confine si calcolano miglia 15 (26 chilometri), due delle quali si fanno sulla strada imperiale modanese. Al di là del confine, cioè nello stato italico non abbisognerebbero se non che 24 miglia (42 ½ chilometri) di strada facendo capo con questa a Marciabotta (sic), di dove adesso principia la strada carrozzabile che conduce a Bologna; si calcola che con la spesa per quella parte di strada spetterebbe alla Toscana potrebbe oltrepassare prossimamente 60 mila scudi, ossia poco più di 352,800 franchi. Frattanto ai comuni vantaggi della reciproca corrispondenza commerciale tra la Toscana e la Romagna e l'Italia Superiore orientale si aggiungerebbe per i Bolognesi il vantaggio speciale di vedere sicuramente agevolata l'esportazione delle canape, o tele, che attualmente per un strada più lunga, e più incomoda vengono trasportate al porto della Spezia e il vantaggio particolare per la Toscana di poter costruire nuove ferriere e edificii sui fiumi Reno e Limentra, e il beneficio in fine che risulterebbe non tanto agl'interessi economici della provincia bolognese, quanto in generale all'Umanità per la più comoda comunicazione delle acque termali della Porretta, le quali per difetto di strada, sono attualmente più trascurate di quello che converrebbero per il pubblico bene<sup>11</sup>.

La relazione sottolineava il valore commerciale della nuova arteria e le possibilità di sviluppo degli scambi tra Toscana e pianura padana cogliendo con esattezza il ruolo di Pistoia come centro delle comunicazioni stradali di valico. Il testo era accompagnata da una mappa che illustrava la viabilità esistente in quel momento e cioè il percorso della "Strada Bolognese" che si staccava dalla strada per Modena nei pressi del Ponte di Gello, risaliva le colline pistoiesi, raggiungeva il passo della Collina, percorreva la valle della Limentra alternativamente sui due versanti e raggiungeva il confine del Regno d'Italia, o "Stato Italico", nel punto di confluenza della Limentra nel Reno<sup>12</sup>. Si tratta di una prima resa cartografica di quell'antica viabilità di confine che era rimasta inalterata nel corso del tempo e risultava ormai definitivamente superata. L'andamento della strada è fedelmente riportato sulla cartografia del Catasto Toscano redatto a partire dai primi anni del granducato di Ferdinando III di Lorena e indicata come *Via Mulattiera Bolognese o Doganale o di Dogana*. La mulattiera, tutta compresa nel territorio della Comunità di Porta al Borgo, si staccava dalla strada per Modena, la Ximeniana, a circa 3 chilometri da Pistoia in località La Forretta,

<sup>11</sup> ASPT, *Progetto sulla Strada Bolognese*. Memoria li 16 giugno 1809. A S.A.R. la Gran. Duchessa di Toscana, Comunità civica di Pistoia, II, 40, cc. 382-384.

<sup>12</sup> *Ibidem*, c. 385.

risaliva la valletta della Forra Sanguinaria e si immetteva nella valle della Brana toccando, con un andamento sostanzialmente lineare e con poche curve, le località di Vaioni, Le Fontane, Croce a Uzzo e Signorino, sulla dorsale con la valle dell'Ombrone. Da qui entrava nell'alta valle dell'Ombrone, attraversava l'abitato di La Collina e risaliva verso il vicino valico, quindi piegava bruscamente verso il fondovalle della Limentra toccando l'abitato di Spedaletto. Dopo di che entrava nel Comune di Sambuca attraversando Stabiazioni, San Pellegrino, Case Giachi, Case Gignori, Case Morotti, I Casoni, Casa di Meo, La Sega, Taviano e Pavana, mantenendosi sul fondovalle o sulle prime pendici dei monti<sup>13</sup>.



Il tracciato della Via Mulattiera Bolognese. ASPT, *Progetto sulla Strada Bolognese* Comunità civica di Pistoia, II, 40, c. 385.

<sup>13</sup> ASPT, *Antico catasto toscano*, Marco Gamberai, *Quadro d'unione del Territorio della Comunità di Porta al Borgo*. Comunità e cancelleria delle Cortine di Pistoia



### 3. Verso la nuova strada

Anche in questo caso gli eventi politici e militari, con il tramonto del dominio francese in Italia, non consentirono di approfondire la proposta che fu ripresentata solo nel 1814, sotto il governo di Ferdinando III di Lorena da Pietro Petrini, letterato dell'Accademia di Scienze lettere e arti.

Questa, a grandi linee, la riflessione sulla viabilità tra Pistoia e Bologna nei primi anni dell'Ottocento, ma contemporaneamente anche sull'altro versante prendeva corpo la necessità di collegare il capoluogo emiliano con la Toscana. Già nel 1810 l'ing. Giambattista Martinetti aveva inviato al Governo Pontificio il progetto per la realizzazione di una strada da Bologna al confine toscano passando per i Bagni di Porretta. I relativi lavori furono iniziati anche per "attenuare la tragicità del quadro socio-economico della montagna bolognese"<sup>14</sup>, nel 1816 e limitatamente al tratto Bologna-Porretta ma a partire dal 1833 e si fece sempre più evidente l'intenzione del Governo Pontificio di proseguirla fino al confine toscano. Proprio in quell'anno fu costituita la provincia di Bologna che si assunse l'onere della costruzione della strada<sup>15</sup>.

Questi lavori comportarono la ripresa della discussione sulla necessità di realizzare una nuova viabilità anche sul versante toscano e di instaurare su questo argomento rapporti tra il Granducato di Toscana e lo Stato Pontificio. L'argomento fu affrontato dal governo lorenese e il ministro Vittorio Fossombroni nel 1816 scriveva al Cardinale segretario di stato Ercole Consalvi:

Per quanto a prima vista apparisce, sembrerebbe che la nuova strada per la parte di Pistoia non dovesse essere, che nell'ordine delle vie Commerciali, coerentemente anche alle vedute della Delegazione di Bologna, potendo piuttosto in seguito, qualora, se ne sentisse la necessità provvedersi di un accordo comune allo Stabilimento delle Poste<sup>16</sup>.

Strada solo commerciale, dunque, ma comunque la "nuova strada" entrava di diritto tra le necessità del Granducato e nei rapporti ufficiali tra i due stati.

Nell'inerzia toscana, però, nel 1819 la strada era arrivata a Porretta e contemporaneamente si iniziavano anche i lavori per altre strade di valico come quella per la Foce a Giovo tra Modena e Lucca che poteva allontanare la realizzazione del tratto pistoiese. Pertanto, in quello stesso anno Filippo Rossi Cassigoli, ricco negoziante pistoiese e sostenitore della necessità della viabilità tra Pistoia e Bologna si rivolgeva nuovamente al Consalvi, scrivendo:

... per eliminare i danni che alla Toscana e particolarmente alla provincia Pistoiese deriverebbero da una nuova strada che S. M. la Duchessa di Lucca ha ordinato ne' suoi Stati, in comunicazione diretta con il Modenese, la provincia di Pistoia aveva rappresentato a S.A.I. e R. il Sovrano di Toscana non esservi altro mezzo che l'apertura di altra strada per Bologna che si congiungeva con quella che Sua Santità aveva già fatto terminare sino al Bagno della Porretta<sup>17</sup>.

La strada diveniva così una questione importante che richiedeva una scelta urgente ma sul come e con quali capitali realizzarla il dibattito fu lungo e si sviluppò per gli anni successivi.

<sup>14</sup> *La strada Porrettana-Leopolda*, p. 23.

<sup>15</sup> *La strada Porrettana-Leopolda*, p. 27.

<sup>16</sup> G. Bortolotti, *La strada di Porretta. Saggio di storia della viabilità*, Bologna 1954, p. 127. Sulla storia del tratto toscano della strada vedi anche: V. Fagioli L. Pulcini, *Una strada una corsa un ingegnere*, Pistoia 2010, pp. 9-28.

<sup>17</sup> Bortolotti, *La strada di Porretta*, p. 128.

### 4. La fase attuativa

Sul finire degli anni Venti finalmente presero forma alcuni importanti elementi per la realizzazione della strada. Nel 1827 la Magistratura civica di Pistoia espresse chiaramente la sua volontà attraverso una deliberazione che auspicava l'apertura dell'arteria definendone la caratteristica tecnica, il punto di partenza e il luogo di valico. Si esprimeva, infatti, per :

... l'apertura della nuova strada carreggiabile la quale staccandosi dalla Strada Regia Modenese nella Comunità di Porta al Borgo dal punto detto Capo di Strada condurrebbe per la Collina al Confine dello Stato Pontificio<sup>18</sup>.

Contemporaneamente anche gli operatori commerciali ribadivano la necessità del nuovo collegamento con la Pianura Padana e la Camera di Commercio di Livorno inviò al Governo granducale una nota per la realizzazione della strada, e a sostegno della richiesta trasmetteva una petizione degli spedizionieri di quella città in cui si prendeva atto dei lavori intrapresi sul versante emiliano e se ne sollecitava l'apertura su quello toscano poiché:

... Il governo romano ha già tagliato ed aperto questa Strada per circa miglia 35 nei Suoi Stati da Bologna alla Porretta, due miglia ancora ne mancherebbero da farsi dalla Porretta al Confine di Toscana e certamente la Condurrebbe a fine qualora la Toscana ne intraprendesse la Continuazione fino a Pistoja<sup>19</sup>.

Relazioni internazionali, volontà delle comunità locali e interessi economici a dimensione regionale contribuirono così a far maturare la decisione presa dal Governo toscano nel 1828 per l'elaborazione di "... un progetto della costruzione del tratto stradale da Pistoja al confine di Porretta" con una spesa di 80.000 scudi, di cui la metà a carico dell'erario e l'altra metà delle comunità interessate alla strada. Questa scelta, però, rimase allo stato teorico e si continuò ad andare ancora per molti anni da Pistoia a Porretta a piedi o a dorso di un robusto mulo, e con trasporti effettuati a soma, mentre da Porretta a Bologna era già percorribile la nuova comoda Strada commerciale carrozzabile.

Aspettative, speranze e l'impellente necessità della nuova strada erano illustrate anche nel rapporto compilato dal commissario regio di Pistoia Agostino Fantoni nel 1828 a proposito del "Progetto di una nuova Strada per Bologna":

A questa provincia gioverebbe indiscutibilmente l'apertura di una nuova Strada, che la mettesse a contatto diretto con la Legazione di Bologna. Dalla Porretta a Bologna non vi sono che trenta due Miglia, dalla Porretta a Pistoia non più di 20; che anche riducendole carreggiabili non passerebbe tale strada le 20 miglia. L'Appennino di Collina è quasi a Livello di quello delle Piastre e quindi assai basso, dopo quella non ardua salita, si scenderebbe continuamente fino a Bologna non vi sarebbero così più di 54 Miglia. La Strada sarebbe più pianeggiante di quella di Fiorenzuola e ... abbrevierebbe e faciliterebbe la comunicazione commerciale fra Livorno e Bologna. Resterebbe a determinare quali vantaggi da questa facilitazione potrebbero risultare allo Stato, ma grandi ed evidenti sarebbero quelli che ne risulterebbero a favore di Pistoja. Questa città prenderebbe un nuovo assetto nel vigoroso commercio diretto o di transito che si risveglierebbe nel di lei seno .... questa proposta merita tutta l'attenzione di un Governo Paterno e benefico ...<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> ASFi, *Capirotti di finanze 5*, Affari diversi 1827-1832, Anno 1828, Strada da Pistoja a Porretta, deliberazione del 30 dicembre 1827.

<sup>19</sup> ASFi, *Capirotti di finanze 5*, Affari diversi 1827-1832, Anno 1827, 21 dicembre, Strada da Pistoja a Porretta.

<sup>20</sup> ASPT, A. Fantoni, *Rapporto generale statistico della Provincia Pistoiese*, ms., 28 febbraio 1828, cc 43-45.

In quel periodo anche il granduca Leopoldo II rifletteva sulla viabilità di confine toscana e sulla necessità di una nuova via di comunicazione con Bologna attraverso Pistoia. Afferma infatti nelle sue memorie:

La strada di Bologna era oltremodo faticosa ... L'Appennino di levante era impervio ... L'Appennino non è toscano tutto che in un tratto suo, che corre da ponente a levante. Quindi pensavo: la linea della Porretta da Pistoia a Bologna è migliore dell'antica Bolognese; ché con una salita sola da Pistoia, sviluppandosi nella valle dell'Ombrone pistoiese, e giovandosi di girare attorno al poggio avanzato di Spedaletto si proviene alla sella, la discesa verso tramontana lungo il Reno è facile: alla Porretta si è già nel piano ubertoso di Lombardia ...<sup>21</sup>.

Stabiliti con chiarezza finalità, scopi e utilità della nuova strada e definito il suo percorso, i tempi erano ormai maturi per la decisione finale che avvenne, però, con il contributo determinante di alcuni cittadini pistoiesi, poiché il governo granducale era deciso a non impegnare fondi pubblici per la realizzazione dell'arteria.

Così, a partire dal 1835 si cominciò a pensare alla realizzazione della nuova strada attraverso l'iniziativa privata e il dibattito si sviluppò tra gli esponenti più sensibili della classe dirigente pistoiese, finché nel gennaio del 1836 un consistente gruppo di notabili si riunì e prese l'iniziativa di costituire la "*Deputazione Promuoitrice della Via da Pistoia al Confine Toscano presso la Porretta*". Questa scelta produsse, tra l'altro, l'effetto di accelerare i lavori per la realizzazione dell'ultimo tratto di strada tra Porretta e il confine Pontificio, che iniziarono nel 1839 con il taglio della parete rocciosa di fronte al santuario della Madonna del Ponte, appena fuori dell'abitato di Porretta.

Ormai non c'erano più ostacoli al completamento dell'asse stradale con il tratto toscano e la Deputazione nominò una commissione composta dal gonfaloniere Giuseppe Cellesi, Niccolò Puccini e Bartolomeo Rossi-Cassigoli che si divisero i compiti per cui Puccini fu incaricato di tenere i rapporti con Bologna e il Granduca, Giuseppe Cellesi, anche in virtù del suo ruolo istituzionale, col Governo mentre il Rossi-Cassigoli, commerciante e banchiere, curava la parte finanziaria del progetto. Iniziarono così le trattative col Governo per ottenere l'autorizzazione al fine di istituire una "*Società anonima avente per oggetto la costruzione di una strada ruotabile tra Pistoia e il confine Pontificio per la Porretta*", cioè una società per azioni<sup>22</sup>. Fu costituito anche un capitale iniziale con quote volontarie e la progettazione della strada fu affidata agli ingegneri pistoiesi Domenico Baldacci e Paolo Corsini<sup>23</sup>, che iniziarono i primi rilievi sul territorio. In definitiva i privati si assumevano un ruolo di supplenza rispetto allo Stato che decideva di non impegnarsi nella realizzazione dell'arteria stradale.

Avvennero così le prime aperture nei confronti del progetto da parte del Governo toscano, del Granduca e anche del legato di Bologna, cardinale Macchi finché il 5 ottobre 1838 il Granduca con un suo rescritto concesse l'autorizzazione per la costituzione della "*Società per la costruzione della strada di Porretta*", che era definita come "interessante la causa pubblica" e oggetto di relazioni internazionali con lo Stato Pontificio, alle seguenti condizioni:

1) La strada sarà costruita a forma delle Perizie e disegni che verranno definitivamente appro-

<sup>21</sup> Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859) a cura di F. Pesendorfer, Firenze 1987, p. 94.

<sup>22</sup> G. Bortolotti, Guida dell'Alto Appennino Bolognese-Modenese e Pistoiese, Bologna 1963, pp. 31-52.

<sup>23</sup> A. Ottanelli, Degli ingegneri pistoiesi. Personaggi, luoghi ed eventi di una professione tecnica, Pistoia 2014, passim.

vati dal Consiglio degli Ingegneri; ritenendo fin d'ora che la strada avrà almeno la larghezza di braccia dodici (m. 7,20) e che i ponti occorrenti per cavalcare i corsi d'acqua ... saranno tutti di muramento

2) Resterà a carico totale della Società la spesa della costruzione della Strada e di tutte le opere di arte di cui sarà corredata...

3) L'obbligo del mantenimento della Strada, e opere d'arte rimarrà a carico della Società fino al compimento di tutte, e dopo il detto compimento la Società assumerà, perdurante la concessione del pedaggio ... l'incarico del mantenimento della Strada in corresponsività del pagamento di una somma annua ...

Oltre a ciò si affidava il controllo dei lavori e la relativa verifica finale al Consiglio degli Ingegneri e per quanto riguardava gli aspetti finanziari si disponeva che ancora prima di cominciare i lavori la Società doveva dimostrare di aver riunito un numero di azioni pari al capitale necessario per completarli. In cambio si concedeva alla Società il diritto di:

... esigere presso il confine giurisdizionale un pedaggio, per lo spazio di anni quaranta, a ragione di soldi cinque per ogni cento libbre di merci ... e un soccorso annuo di lire Settemila da parte del Governo.

Si fissavano inoltre rigidamente i tempi di esecuzione per cui al punto 12 si affermava che:

Formata che sia, e superiormente approvata la Società anonima per la costruzione della strada ... dovrà la Società medesima por mano ai lavori nel termine di mesi sei dal dì dell'intervenuta approvazione, e averli compiuti in anni quattro da contarsi dall'epoca medesima, altrimenti s'intenderà decaduta dall'ottenuto privilegio, senza che possa reclamare indennità veruna per spese fatte, o per lavori intrapresi.

Infine il Granduca permetteva che "sia dato il suo augusto nome alla nuova Strada" e assicurava che: "... formata che sia la Società; e intervenuta l'approvazione della medesima saranno interposti gli uffici del R. Governo per ottenere la continuazione di detta strada nel territorio Pontificio"<sup>24</sup>.

La strada Leopolda usciva dal limbo delle idee e iniziava il suo reale percorso e a Pistoia si festeggiò.

La Deputazione si sciolse passando i propri poteri a Cellesi, Puccini e Rossi-Cassigoli che si costituirono come *Legittimi concessionarij della via Leopolda* e iniziarono il percorso per la costituzione della "*Società per la Via Leopolda da Pistoia al confine Pontificio*" che prevedeva di finanziare l'operazione con l'emissione di azioni.

I tre "Concessionarij della formazione della Società anonima" redassero gli "Statuti della società anonima" e fecero stampare un manifesto che riportava per intero il testo del rescritto e un dettagliato "Prospetto dimostrativo degli utili dell'intrapresa della costruzione della strada da Pistoia alla Porretta". Inoltre fecero pubblicare la notizia, il rescritto e il prospetto sul "Giornale agrario toscano".

Il "Prospetto" chiarisce le finalità dell'operazione che erano prettamente di tipo finanziario- speculativo. Nelle pagine compilate dagli autori e in quelle successive aggiunte come "corrispondenza dell'editore", si sosteneva che il fine della nuova strada era quello di incrementare il commercio tra Bologna, Pistoia e Livorno con un percorso che passava da 125 a 104 miglia, da percorrere su una strada caratterizzata dalla "... continua espo-

<sup>24</sup> Compendio storico dell'origine e progressi della Società anonima della via Leopolda da Pistoia al confine pontificio presso la Porretta compilato su' documenti autentici ostensibili agli interessati, Pistoia 1842, pp. 6-8; Bortolotti, La strada di Porretta, p. 139. Sull'argomento vedi anche: Memorie relative alla via Leopolda, da Pistoia al confine pontificio presso la Porretta, Lucca 1842.

sizione meridionale e il non avere che una montata e una discesa, caratteristica che la distingue da tutte le altre traversate dell'Appennino", inoltre la nuova arteria era meno ripida delle altre strade transappenniniche e aveva il valico a poco meno di 1000 m. Si prevedeva che potessero transitare fino a 28.000 libbre di merci tra cui i due prodotti principali della Montagna Pistoiese e del Bolognese: il ferraccio e la canapa con "il risparmio di Lire Una per centinaio". La lunghezza del tratto da costruire era prevista tra 19 e 20 miglia con una spesa compresa tra 800.000 e 1.000.000 lire a fronte, però, di entrate tra i proventi del pedaggio e la sovvenzione statale di oltre 70.000 lire annue che garantivano per i 40 anni della concessione un utile di oltre due milioni di lire e una rendita annua del 9% sul capitale investito.

Nell'articolo risultavano altrettanto positive le valutazioni dell'editore che confermava pienamente le previsioni dei tre concessionari e ricordava il parere favorevole espresso dall'ingegnere di Fiumi e Strade Alessandro Manetti<sup>25</sup>.

Di tenore simile l'articolo pubblicato sugli "Annali universali di statistica" in cui si esprimevano grandi aspettative e positive adesioni per una strada che:

... darà vita a una nuova via per la quale le mercanzie dell'alta e centrale Italia troveranno il Mediterraneo con minor dispendio e con brevità miracolosa ... Chiunque amasse di prendere delle azioni potrà rivolgersi ai concessionari a Pistoja. Abbiamo notizie positive che appena aperta la sottoscrizione si raccolsero molte azioni.

Il testo era poi accompagnato da un comunicato che riassumeva le condizioni per l'acquisto di 800 azioni da 1000 lire nominative o al portatore, reperibili presso il banco Rossi-Cassigoli, emesse con un interesse garantito del 4% e la possibilità di rateizzare il pagamento. Si trattava di un dettagliato comunicato agli azionisti dal carattere estremamente moderno per l'epoca<sup>26</sup>.

Bartolomeo Rossi-Cassigoli fu nominato gerente-amministratore e rappresentante della società e nell'ottobre 1838 fu pubblicato il manifesto che avvisava, pur fra le prime discussioni, dell'emissione delle 800 "Azioni da lire Mille per ciascuna", acquistate anche da molti cittadini bolognesi e dalla Cassa di Risparmio di Bologna. Contemporaneamente fu confermato l'incarico a Corsini e Baldacci, cui fu aggiunto l'ingegner Tommaso Bianchi esperto nella costruzione di strade che, però, si dimise dopo appena tre mesi, contribuendo con la sua scelta ad accendere un clima di polemiche.

Nel frattempo il progetto fu sottoposto all'esame del Corpo dei regi ingegneri che, per mano del direttore ing. Alessandro Manetti, dettò alcune modifiche e integrazioni sul percorso, specialmente nel tratto della valle della Limentra, e di carattere tecnico sulle caratteristiche delle murature di sostegno e dei ponti, che furono solo parzialmente accolte dai progettisti.

I lavori preparatori procedevano così a rilento, in un clima non sereno accentuato dal fatto che nel frattempo era deceduto il Rossi-Cassigoli e solo nel 1840 il Corpo degli ingegneri approvò il progetto di massima, pur con diverse osservazioni sulle caratteristiche del piazzale di partenza a Capostrada, le pendenze, le fondamenta dei muri e dei ponti e i raggi di curvatura; inoltre fu deciso di eliminare la galleria di valico " ... proposta sulla vetta dell'Appennino" per i costi eccessivi.

Anche con la sottoscrizione del capitale si era in ritardo per cui fu varato un nuovo

<sup>25</sup> Nuova strada da Pistoja alla Porretta, in "Giornale agrario toscano", XII, 1838, pp. 381-391.

<sup>26</sup> Strada ruotabile da Pistoja in Toscana e il Confine Pontificio presso la Porretta, in «Annali universali di statistica», 57, 1838, pp. 216-222.

programma di emissioni con l'individuazione di trenta "Azionisti massimi" cui fu proposto di sottoscrivere azioni del valore di 15.000 lire che, aggiunte a 62 azioni da 1000 lire garantirono un capitale di oltre un milione che assicurava la copertura totale dei costi previsti.

L'anno dopo avvennero due fatti fondamentali per la riuscita del progetto: il Manetti dettò una serie di disposizioni obbligatorie sul progetto e il 3 settembre Leopoldo II approvò definitivamente la Società anonima con i suoi statuti per cui la Società era autorizzata a:

...costruire, ed attivare la Strada predetta sul progetto degli Ingegneri Paolo Corsini e Domenico Baldacci approvato in massima dal Consiglio degli ingegneri...

e nuovamente a Pistoia si festeggiò.

Pertanto, il 7 ottobre 1841 gli azionisti massimi furono convocati in Palazzo comunale dove ratificarono la cessazione del ruolo dei due "legittimi concessionari", costituirono la Società per la via Leopolda, ed elessero un Consiglio con Alessandro Sozzifanti presidente, Ferdinando Masi segretario e Giuseppe Cellesi cassiere. La Società stampò anche un manuale con tutte le istruzioni per gli azionisti<sup>27</sup>.

Evidentemente, però, i rapporti di forza, le conoscenze e i gruppi di potere all'interno della società erano diversi da quelli esistenti fino allora tra tutti coloro che avevano contribuito agli atti precedenti.

E, infatti, in quella sede emersero e presero forma le divisioni esistenti tra gli azionisti sugli incarichi da assegnare e la rottura si verificò sulla nomina del direttore dei lavori. Il primo strappo avvenne quando, facendo forza sulla criticità rilevate dal Corpo degli ingegneri, fu proposto di "...valersi per la direzione dell'Opera da costruirsi della mente sublime del meritatissimo Cav. Commendatore Alessandro Manetti Direttore dell'Ufizio di Acque e Strade ... personalmente o per mezzo di altro ingegnere di sua fiducia". La proposta raccolse ventisei voti favorevoli e solo due contrari, ma il Manetti dopo pochi giorni comunicò "... trovarsi incompatibile colle alte ingerenze del suo Ministero, l'incarico, che il Consiglio di Direzione voleva affidargli"<sup>28</sup>.

La lacerazione definitiva si verificò durante una nuova assemblea convocata due giorni dopo, quando il presidente mise in votazione la conferma a direttori dei lavori degli ingegneri Corsini e Baldacci che fu bocciata con diciannove voti contrari e otto favorevoli e, alla fine di una riunione convulsa e ricca di colpi di scena, l'incarico fu affidato all'ingegner Francesco Guasti che, in seguito, nominò sotto-direttore l'ingegnere Antonio Giuliani. Un gruppo di cinque azionisti fece mettere a verbale la conferma di Corsini e Baldacci, ma la nomina del nuovo tecnico passò con ventuno voti a favore e uno contrario<sup>29</sup>. Il gruppo minoritario dei dissidenti lasciò la società rifiutandosi anche di onorare le quote successive delle azioni sottoscritte, iniziando una lite giudiziaria che si concluse solo il 14 agosto del 1843 con la sentenza della Corte di Firenze che rigettò le loro richieste e negò il diritto di recesso. Questa causa comportò la pubblicazione di una considerevole mole di atti<sup>30</sup>.

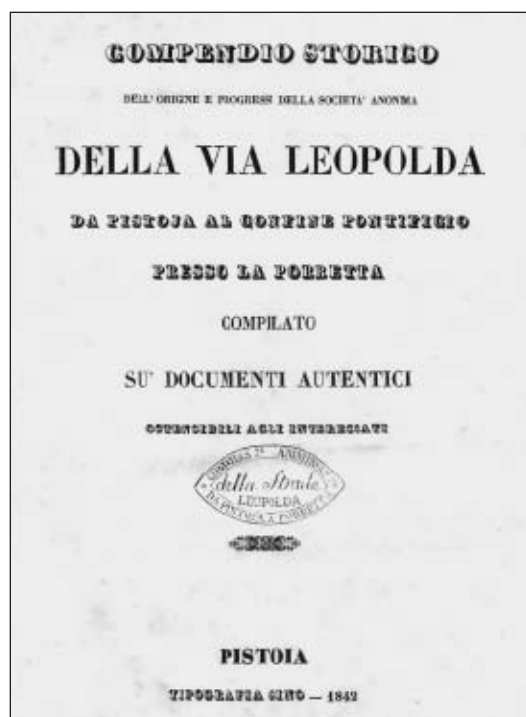
<sup>27</sup> Manuale dell'azionista della Strada Leopolda da Pistoia al confine pontificio presso Porretta, Pistoia 1841.

<sup>28</sup> Compendio storico dell'origine e progressi, p. 17.

<sup>29</sup> Ibidem, cit., p. 20.

<sup>30</sup> Avanti il tribunale di Prima istanza di Pistoia. Allegazione a favore della società anonima per la costruzione della via Leopolda (...) contro gli azionisti oppositori al pagamento del valore delle azioni di detta società, Pistoia, Cino 1842; Sentenza proferita dal Tribunale di prima istanza di Pistoia, Pistoia 1843; A favore della Società anonima per la costruzione della via Leopolda, Pistoia 1843; Contromotivo e appello della sentenza, Pistoia 1843.





Compendio storico dell'origine e progressi della Società anonima della via Leopolda. 1842. Collezione Andrea Ottanelli.

Nel frattempo scorreva il tempo indicato per l'inizio dei lavori. Infatti, il Granduca nel rescritto del 1838 aveva stabilito tassativamente, pena la decadenza della concessione, che entro sei mesi dall'approvazione della società i lavori dovevano iniziare. Come abbiamo visto la società aveva ottenuto l'approvazione il 3 settembre 1841 e quindi si doveva por mano ai cantieri entro i primi di marzo del 1842 e finire i lavori entro quattro anni.

Le procedure subirono un'accelerazione nel febbraio con l'approvazione del nuovo progetto dei Giuliani e furono assegnati gli appalti per i lavori di tre tratti di strada. Il progetto definitivo sollevò ricorsi e obiezioni da parte dei proprietari dei terreni attraversati dalla strada, che furono discussi nella seduta del Consiglio comunale di Porta al Borgo del 14 febbraio 1842<sup>31</sup>. Pertanto, fu comunicato che *il dì 3 marzo 1842 sarà posto mano agli accennati lavori*, invitando nel contempo tutti gli azionisti a pagare le loro quote<sup>32</sup>.

## 5. Iniziano i lavori

Il 3 marzo era l'ultimo giorno utile e l'inizio dei lavori fu celebrato con una messa nella basilica della Madonna dell'Umiltà e una cerimonia con tutti i maggiorenti della città e "concorso di popolo" al Ponte Napoleone, presso Capostrada "... per dar principio alla via la quale appianando l'Appennino porrà in comunicazione due mari"<sup>33</sup>.

I lavori procedettero regolarmente impiegando fino a 500 operai sul tratto tra Pistoia

<sup>31</sup> ASPT, *Comunità civica di Pistoia, Delibere del Consiglio, 1777-1865*, II, 36, c. 69.

<sup>32</sup> «Gazzetta di Firenze», 26, 1 marzo 1842, p. 3.

<sup>33</sup> «Gazzetta di Firenze», 30, p. 4.

e la Collina, mentre sul versante bolognese era completato anche il collegamento fino al confine a Ponte della Venturina. Nel frattempo sul versante toscano fu spostata la dogana di Pavana dal "Ponte a Teglia" al "Campo di S. Luca" nelle immediate vicinanze del confine e fu realizzato un imponente palazzo con un ampio porticato per la sosta dei carri e il controllo delle merci. L'edificio, posto in prossimità del ponte sul Reno rimase attivo fino all'Unità d'Italia, dopo di che fu ridotto a locanda e poi a civile abitazione, con la chiusura del bel porticato.

L'ultimo lavoro impegnativo era costituito dalla costruzione del ponte sul fiume Reno, "al confine giurisdizionale di ambi gli stati"<sup>34</sup>; confine che si trovava al centro del fiume e per questo la spesa ricadeva per metà sui bolognesi e per metà sui toscani. Fu così stipulato un accordo in base al quale la progettazione e la costruzione del manufatto fu affidata ai tecnici della Provincia di Bologna e la relativa spesa suddivisa a metà tra la Società pistoiese e la Provincia stessa. Nel 1844 furono assegnati i relativi lavori e il 19 agosto 1847 la "Strada ruotabile Leopolda" fu aperta al traffico senza cerimonie ufficiali e neppure con la prevista apposizione sul ponte sul Reno della targa celebrativa, il cui testo rimase nelle carte della Provincia di Bologna.

Lungo la strada sorsero alcuni luoghi di sosta per i viaggiatori ma il più importante fu costruito nel 1848 al passo della Collina da Stefano Signorini che realizzò un grande albergo-trattoria, nucleo iniziale di un vero e proprio centro abitato e di villeggiatura estiva, per oltre un secolo tra i più rinomati dell'Appennino tosco-emiliano.



Il passo della Collina con l'albergo-trattoria Signorini. 1904. Collezione Marco Feroci, Pistoia.

<sup>34</sup> Bortolotti, *La strada di Porretta*, p. 151.

Pochi anni dopo Giuseppe Tigri nella sua guida su Pistoia riassume così le principali caratteristiche della strada:

*Via Leopolda*, che da Pistoia alla Porretta è di miglia 20: segue poi la detta Via dalla Porretta a Bologna che è di mg. 34 toscane. Una società anonima fu istituita per dischiudere la prima, con le azioni la più parte dei Pistoiesi. Ebbe principio nel 1842, fu compiuta nel 1847. Ingegnere direttore Francesco Guasti, sotto direttore Dott. Antonio Giuliani. Le migl. 20 costarono £ 1.200.000 circa ...

Quindi descriveva in maniera dettagliata tutto il percorso fino al confine:

A m. XI circa sulla Collina (alta sul mar Mediterraneo B. 1650 circa) trovasi una Locanda ... al Villaggio di *Pavana* si trova la *Dogana principale* detta di *S. Luca*, bella fabbrica con porticato, eretta nel 1846. Di qui si perviene al *ponte della Venturina*, B. 25 elevato sul greto del *Reno*, con tre archi semicirc. di B. 25 di corda ciascuno; costruito a spese comuni fra la provincia Bolognese, e la Società anonima pistoiese: punto di confine fra' due Stati<sup>35</sup>.

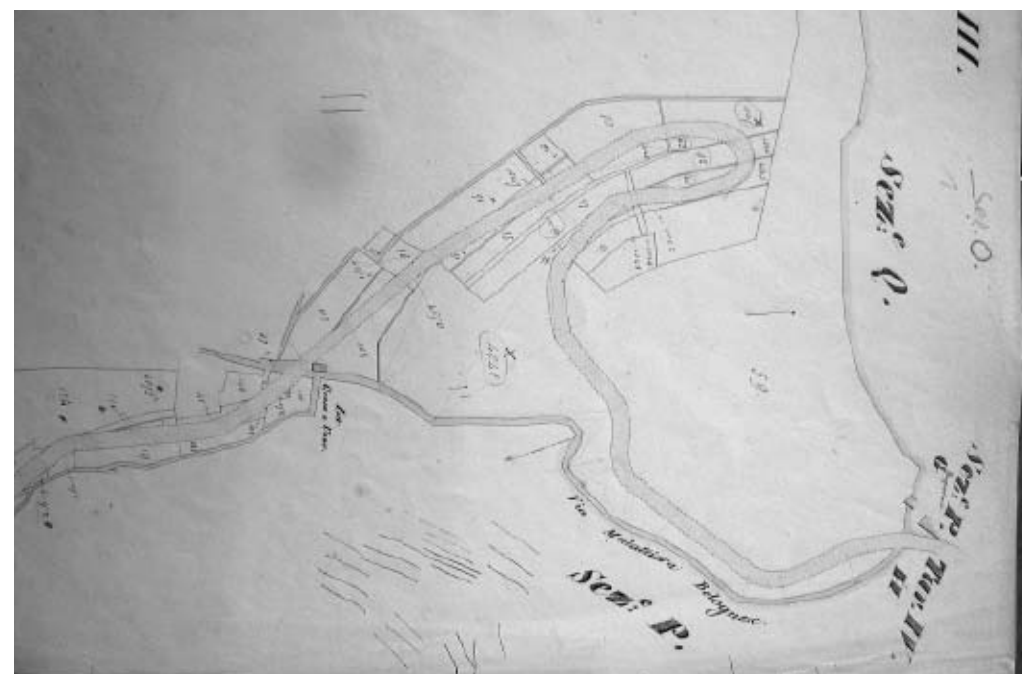


Il tratto iniziale della Via Leopolda. Istituto Geografico Militare, Granducato di Toscana, Compartimento di Lucca, foglio 4, 1857.

<sup>35</sup> La descrizione prosegue fino a Porretta. G. Tigri, *Pistoia e il suo territorio. Pesca e i suoi dintorni*, Pistoia 1854, pp. 316-324.



Via Leopolda, località La Cugna. In alto a sinistra è visibile parte del tracciato della via Mulattiera Bolognese. ASPT, *Antico catasto*, Comunità di Porta al Borgo, cartoncini d'arredo.



Via Leopolda, località Croce a Uzzo. Sono visibili i due diversi tracciati della nuova strada e della via Mulattiera Bolognese. ASPT, *Antico catasto*, Comunità di Porta al Borgo, cartoncini d'arredo.

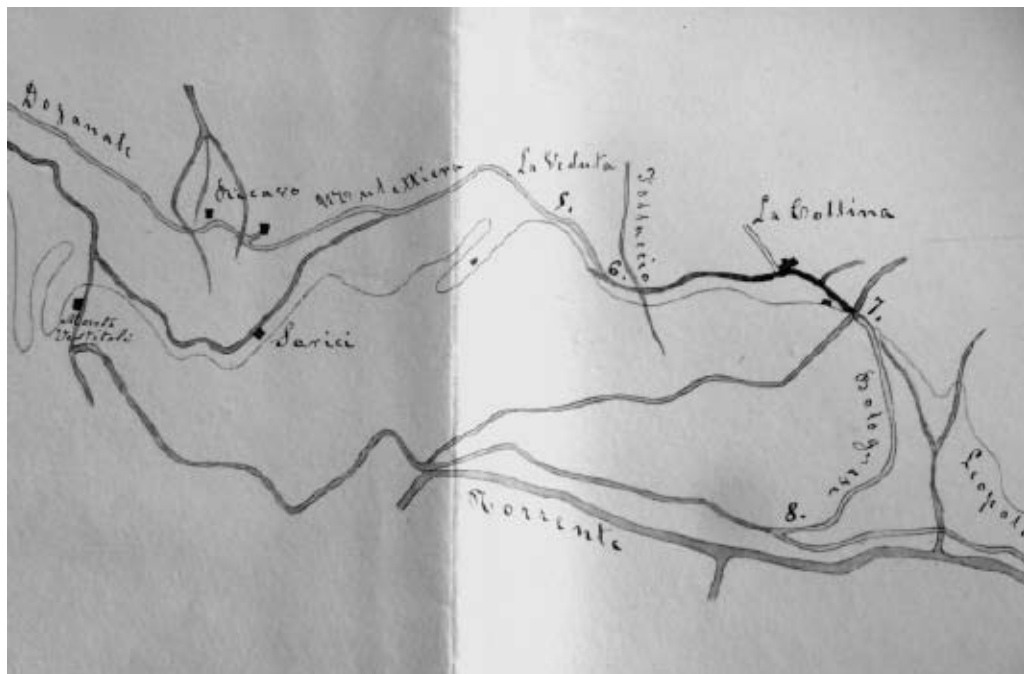


## 6. Tra antico e moderno

Il progetto finale della Leopolda, interamente compresa nei comuni di Porta al Borgo e Sambuca, disegnava una strada che tra Pistoia e il valico si distaccava spesso dal tracciato dell'antica mulattiera, ripercorrendolo invece più fedelmente nel tratto Spedaletto-Ponte della Venturina dove, però, si teneva sempre nel fondovalle e spesso sul versante orografico sinistro.

La nuova viabilità ebbe conseguenze anche sulla proprietà dei terreni attraversati, specialmente nel tratto tra la città e il valico, dove i suoli avevano un alto valore per l'agricoltura di pregio che vi era praticata. A tal proposito fin dal 1845 l'ingegnere di circondario, Giuseppe Faldi aveva proposto al Gonfaloniere e ai priori della comunità:

... l'utilità di scampionare ed alienare diversi Tratti dell'Antica Strada Mulattiera che attraverso la costruzione della nuova Strada Leopolda si erano resi inutili ed inservibili ... per effettuarne la vendita a favore di alcuni Particolari che ne avevano avanzata opportuna domanda<sup>36</sup>.



La zona del passo della Collina con i due diversi tracciati della via Leopolda (linea sottile) e della Mulattiera Bolognese. Sono evidenti le differenze tra il percorso ricco di curve e tornanti della prima e quello più lineare della seconda. 1847. ASPT, *Quadro d'Insieme delle Variazioni da indursi nell'Antica Strada Doganale Bolognese*, particolare.

<sup>36</sup> ASPT, *Comunità civica di Porta al Borgo*, II, 31, cc. 539 e segg. La relazione è datata 10 agosto 1847.

La richiesta era stata avanzata da alcuni possidenti<sup>37</sup> che intendevano acquistare le porzioni dell'antica mulattiera che attraversavano, o confinavano, le loro proprietà ed era illustrata in alcune mappe che, fra l'altro, mostrano chiaramente la differenza tra il tracciato sostanzialmente lineare dell'antica mulattiera e quello curvilineo e con minori pendenze della strada Leopolda<sup>38</sup>.

Su questo argomento occorre ricordare anche che una mano anonima, ma sicuramente un tecnico dell'amministrazione, disegnò a matita sulla mappa catastale del Quadro d'unione della Comunità di Porta al Borgo il percorso, anche se non definitivo, della strada quasi a voler aggiornare la cartografia catastale con un'innovazione che, evidentemente, era ritenuta molto significativa.



Il tratto iniziale della via Leopolda riportato a matita sulla mappa della comunità di Porta al Borgo. ASPT, *Antico catasto, Quadro d'unione del Territorio della Comunità di Porta al Borgo*.



Il tratto della via Leopolda nella zona del passo della Collina riportato a matita sulla mappa della comunità di Porta al Borgo. ASPT, *Antico catasto, Quadro d'unione del Territorio della Comunità di Porta al Borgo*.

<sup>37</sup> Alcune mappe indicavano le parti richieste da Giovanni Martellucci Fini, Atto Potenti, il barone Alfonso Braccialini, il n. h. Giuseppe Vivarelli-Colonna e Luigi Lenzi, ASPT, *Comunità di Porta al Borgo*, *Ibidem*. Le mappe sono datate 28 ottobre 1846.

<sup>38</sup> ASPT, *Quadro d'Insieme delle Variazioni da indursi nell'Antica Strada Doganale Bolognese dal punto cosiddetto Casaccia fino al Confine della Comunità di Porta al Borgo al Fosso denominato dell'Acqua Santa*. *Ibidem*.

## 7. Dopo l'unità d'Italia

Con la nuova strada la Montagna pistoiese orientale con i suoi piccoli centri usciva così dall'isolamento e poteva sviluppare relazioni e commerci con la pianura fiorentina e la val Padana. Lungo la nuova arteria il traffico di passeggeri crebbe costantemente anche perché si poteva andare in una giornata in diligenza da Bologna a Pistoia, ma occorre ricordare che i passeggeri non pagavano il pedaggio sul tratto toscano. Il traffico delle merci, invece, risultò inferiore alle previsioni e gli scarsi proventi del pedaggio sulle merci furono ben presto insufficienti a ripagare le spese sostenute dalla Società che si trovò a vivere momenti difficili, resi ancora più complessi dalle vicende politiche del biennio 1848-49 e dagli eventi scaturiti dalla Seconda guerra d'indipendenza.

Infatti, dopo la fuga di Leopoldo II avvenuta il 27 aprile 1859, in Toscana si formò il Governo provvisorio presieduto dal 1° agosto da Bettino Ricasoli che intavolò una transazione con la Società su tutte le questioni e le pendenze in corso e in base alla quale tutti i diritti della società stessa furono trasferiti al governo. Così il governo il 21 marzo 1860

Considerando che il miglior uso che possa ora farsi di tali diritti sia quello di affrancare di ogni tassa il transito per detta Strada, a profitto della libertà del Commercio dei trasporti...

con apposito decreto sopprime il pedaggio sulle merci in transito alla dogana di S. Luca e del Ponte a Taviano<sup>39</sup>. Due giorni dopo a Pistoia fu convocata l'assemblea generale dei soci e agli azionisti non restò che prendere atto della profonda crisi finanziaria della società e dello stato dei rapporti intavolati con il Governo per cui si era giunti a un accordo che prevedeva un:

Contratto di cessione al Governo Toscano del Canone spettante alla Società della Strada Leopolda Porrettana contro il pronto versamento della Cassa della Società di It. L. 78.900 e di L. 32.000 da versarsi ogni anno il 1° di ottobre per corso di anni 43 ... Ne veniva da ciò che gli Azionisti avrebbero avuto tante Azioni nuove in sostituzione delle vecchie di L. 1000 cadauna, fruttifere al 3,2/3 % all'anno da estinguersi annualmente mediante estrazione a sorte nel decorso dei 43 anni<sup>40</sup>.

L'operazione finanziaria garantiva in questo modo i diritti degli azionisti che l'accettarono all'unanimità. Fu posto, però, il problema della garanzia del mantenimento dell'accordo, della riscossione dei versamenti da parte del governo provvisorio e del pagamento degli interessi per un periodo così lungo e fu dato al mandato ai dirigenti di individuare un privato o una banca cui cedere il contratto per poter realizzare il capitale ed estinguere le azioni.

L'8 gennaio 1861 il presidente comunicò agli azionisti di aver concordato la cessione del contratto con il governo alla Cassa di Risparmio di Firenze in cambio del pagamento di tutte le azioni al prezzo di 840 lire. Gli azionisti accettarono il nuovo accordo chiudendo così definitivamente, dopo neppure vent'anni, la vita della Società.

Si concludeva così il periodo di gestione privata della strada Porrettana che dal punto di vista ingegneristico e di storia della viabilità costituisce un indubbio successo, ma da quello economico-finanziario si rivelò impraticabile e fuori tempo. Si preparavano, infatti, giorni nuovi e tempi ormai maturi per la completa "libertà del commercio dei trasporti" e per il libero transito delle merci su tutte le strade di quel nuovo Stato unitario che, di lì a

<sup>39</sup> Bortolotti, *La strada di Porretta*, p. 165.

<sup>40</sup> *Ibidem*, p. 161.

poco sarebbe stato costituito a Torino.

Occorre, comunque, sottolineare il percorso lineare, amministrativamente corretto, e sintomo di un capitalismo finanziario incipiente ma già diffuso anche nei centri minori, elaborato dal gruppo dei privati e costituito dai passaggi: *Deputazione Promuovitrice - Legittimi concessionarij - Società per la via Leopolda - contratto con il governo - cessione del contratto* con la positiva conclusione per gli azionisti dell'operazione speculativa in cui si erano imbarcati.

La strada passò successivamente allo Stato e divenne una strada provinciale, fu ammodernata dopo la Prima guerra mondiale, passò quindi in gestione all'ANAS e dal 1929 fu istituita la Strada statale 64 che inizialmente si sviluppava da Pontepetri a Ponte della Venturina, un tratto che era stato costruito tra il 1878 e il 1881 come arteria di raccordo tra la Porrettana e la Ximenes Giardini e di supporto alla ferrovia Porrettana inaugurata nel 1864. La strada dalla Venturina proseguiva poi fino a Bologna e a Ferrara. Solo nel 1934 il tratto Pontepetri - Ponte della Venturina fu scorporato e il percorso tra Pistoia e Ponte della Venturina fu ricompreso nella S.S. 64. La strada fu ampliata, resa più sicura e riorganizzata con case cantoniere e depositi.

Complessivamente la Porrettana nel tratto toscano è rimasta una strada prevalentemente di transito senza incentivare, anche per motivi orografici, il sorgere di industrie, nuovi consistenti abitati o iniziative commerciali significative, ma solo alcuni poli turistici.

All'inizio degli anni '50 si decise di realizzare la galleria di valico, posta a 700 m di altitudine e lunga circa 1 km, con una variante stradale che si distaccava dalla vecchia viabilità al Signorino e si ricongiungeva a valle di Spedaletto, evitando gli otto km della salita finale. La variante e la galleria furono inaugurate nel 1962 e comportarono lo sviluppo del centro turistico del Signorino e la decadenza del centro abitato sorto al passo della Collina.

## 8. Il paesaggio

Dal punto di vista del paesaggio e del territorio attraversato possiamo dividere la strada in due parti:

Tratto Pistoia - passo della Collina. Si snoda lungo le pendici e la dorsale delle valli della Brana e dell'Ombrone in un ambiente collinare e di media montagna con campi terrazzati e coltivati prevalentemente a olivi. Dalla strada si possono godere ampie vedute paesaggistiche su Pistoia e la vallata fino a Firenze e al Montalbano.

La strada è caratterizzata da una carreggiata ampia, lunghi tratti rettilinei, pendenze regolari dolci e costanti, poche ampie curve come quelle esistenti nelle località Spagna e La Cugna. Il territorio è caratterizzato dalla vocazione agricola e turistica e sono presenti ville, fattorie e case coloniche testimonianze dell'antica organizzazione toscana del territorio agricolo con poderi mezzadrili.

La strada ha origine in località Capostrada, già luogo d'inizio della strada Ximeniana, con uno slargo denominato popolarmente "Il piazzone" dove è presente l'elegante colonna segnava granducale che indica le due direzioni per Modena e Bologna.

Da lì si dirige sulle prime colline con un deciso rettilineo che attraversa una parte del Parco di Scornio e termina sotto la Torre di Catilina, eretta da Niccolò Puccini. Già sulle prime pendici sorgono alcune ville tra cui, a Vaioni, la villa Philipson, una villa-fattoria con poderi e case coloniche e territorio curato a olivi che caratterizza il paesaggio collinare pistoiese ed è un punto di riferimento visivo dell'intera zona insieme al viadotto della





Capostrada, anni '60. Fagioli, Pulcini, *Una strada*, p. 26.



Il ristorante in località Burchietti, con distributore di benzina. Anni trenta. Fagioli, Pulcini, *Una strada*, p. 13.



Vaioni. La Villa Philipson. Collezione Andrea Ottanelli.



Croce a Uzzo, albergo-ristorante La Fonte. Anni trenta. L'edificio è stato distrutto dalle truppe tedesche in ritirata nel 1944. Fagioli, Pulcini, *Una strada*, p. 17.





Passo della Collina, Bar caffè Olga. Anni sessanta. Fagioli, Pulcini, Una strada, p. 25.



Passo della Collina, la terrazza del ristorante in un giorno di festa. Anni sessanta. Fagioli, Pulcini, Una strada, p. 24.

Ferrovia Porrettana in località Le Svolte. La villa era stata costruita da Edoardo Philipson a partire dal 1890, su progetto dell'architetto Riccardo Mazzanti utilizzando un edificio pre-esistente. Fu abitata anche dal figlio Dino, uomo politico locale e nazionale. Poco distante nello stesso periodo fu costruita anche la chiesetta rustica in stile italiano del secolo XV<sup>41</sup>.

Risale quindi lungo la valle della Brana e tocca il piccolo abitato di La Cugna dove termina la fascia degli olivi e inizia l'area del castagno e delle abetine, prosegue quindi fino al Signorino che si trova sulla dorsale tra le due valli dove inizia il tratto di montagna più impegnativo in mezzo ai boschi fino al passo della Collina. Oggi il tratto finale si può percorrere sia sull'antico itinerario che conduce al valico, sia con la variante e la galleria.

Lungo tutto questo percorso sono sorti nel tempo e per iniziativa privata edifici per il cambio dei cavalli, il ristoro e il pernottamento. Dagli anni trenta del secolo ventesimo con la diffusione delle auto e il servizio di autobus di linea la Porrettana è divenuta una strada turistica, frequentata dai pistoiesi per brevi gite e con un turismo estivo domestico, alla ricerca di una giornata al fresco, di un pranzo tradizionale o per festeggiare eventi famigliari nei ristoranti realizzati al Burchietti, a La Cugna, alla Croce a Uzzo, al Signorino e al passo della Collina dove è sorto un vero e proprio centro abitato che si è sviluppato intorno all'albergo Signorini. In base a questa logica turistico-residenziale negli anni sessanta è sorto al Signorino un villaggio di seconde case.

Tratto passo della Collina - Ponte della Venturina: la strada si sviluppa nella stretta valle della Limentra, parallela al fiume, con la presenza di nuclei abitati e piccoli insediamenti antichi o generati dalla strada. Il territorio ha vocazione prevalentemente abitativa ed è caratterizzato dalle testimonianze di un'economia agro-silvo-pastorale. Dopo il valico della Collina (m 932 s.l.m.) sull'alta valle dell'Ombrone la strada entra nell'alta valle della Limentra Occidentale, e con una serie continua di curve si dirige verso il fondovalle. Anche questo tratto è oggi sostituito dalla variante di valico.

Da Spedaletto la strada percorre il fondovalle mantenendosi parallela al corso d'acqua che scavalca con alcuni ponti ma, comunque, prevalentemente sul versante orografico sinistro fino a Pavana dove la valle si riapre e se ne discosta. Con gli abitati di Pavana, Valbuia e Ponte della Venturina che costituiscono un agglomerato unico, termina il tratto toscano che finisce con il ponte che scavalca il Reno.

Esiste una notevole differenza climatica, ambientale e paesaggistica tra il tratto fino alla Collina e quello che scorre nella valle della Limentra. Lungo il primo sorgono piccoli nuclei abitati, nel secondo sono presenti insediamenti lineari di fondovalle con un'edilizia a nastro lungo la strada con edifici isolati e nuclei più complessi, con case in pietra alte fino a cinque piani, con piccole finestre e portoni per stalle e rimesse veicoli. Si tratta di abitazioni strette tra la montagna e la strada oppure tra la strada e il fiume.

Sono quelle che Bill Homes definisce "Case mura" in cui i pianterreni e a volte anche il primo piano sono scavati nella montagna e fungono da muro di sostegno della pendice. Al piano inferiore troviamo la stalla, il fienile o attività legate alla strada con portoni ad ampio arco, l'ingresso dell'abitazione e spesso la cucina, poi i quattro o cinque piani superiori con le camere<sup>42</sup>.

<sup>41</sup> G. Chelucci, *Cultura eclettica "fin de siècle" e residenza d'élite. Tre episodi a confronto: le ville di Vaioni, Papiano e Cozzile in Le Dimore di Pistoia e della Valdinievole. L'arte dell'abitare tra ville e residenze urbane*, Firenze 2004, pp. 103-112.

<sup>42</sup> B. Homes, *Tre viaggi lungo la Limentra*, Porretta, Porretta Terme 2002, pp. 88-97.



Collina (Pistoia) - La Via per Porretta Terme - Bologna e Poggio Moscone (n. 1192)

Il panorama della strada Porrettana nel tratto della discesa verso Spedaletto con le pendici dei monti a prato-pascolo. Anni sessanta. Collezione Marco Feroci, Pistoia.



Un abitato lungo la statale 64 nella valle della Limentra. Collezione Andrea Ottanelli.

## 9. Le modifiche territoriali

Con l'apertura della Porrettana in città si ampliò l'asse urbano di Porta al Borgo che si sviluppò in particolare fuori della Porta con un fronte strada continuo caratterizzato sui due lati da abitazioni, trattorie, magazzini, negozi, laboratori finalizzati al ristoro di chi iniziava la salita, o rientrava in città, allo stoccaggio delle merci e alla vendita di oggetti di viaggio.

In posizione pedecollinare si sviluppò ulteriormente il centro di Capostrada, luogo di inizio delle strade per Modena e Bologna, dando vita a un centro suburbano polifunzionale che si è sviluppato nel tempo con l'insediamento della Ferriera Pacini, la colonna a Linneo voluta dal Puccini che segnalava un ingresso al parco di Scornio, la costruzione dell'asilo Puccini, numerosi negozi, la chiesa, laboratori artigiani, la centrale elettrica di Vaioni, oggi centro sportivo, una cartiera e un insediamento industriale<sup>43</sup>.

La strada Porrettana nel tempo ha generato lungo il suo percorso alcune vie di collegamento con località e centri limitrofi fino ad allora privi di comunicazioni con la viabilità principale o dotati solo di antichi sentieri e mulattiere come: Corbezzoli, Collina Vecchia, Acquerino, Torri, Sambuca e Posola, e, in epoca recente è stata realizzata anche una nuova strada tra la variante del Signorino e San Mommè.

In alcuni casi si è verificata un'opera di captazione di parte dei centri esistenti da tempo sulle pendici dei monti verso le aree di fondovalle percorse dalla strada. Così a San Pellegrino sono sorte lungo la strada la scuola, l'emporio, le nuove case, il giardino della rimembranza mentre in alto e lungo l'antica mulattiera sono rimaste la chiesa e il cimitero. Significativo anche il caso di Taviano che è divenuto il centro più importante del comune di Sambuca con la nuova sede comunale, numerose abitazioni e luoghi di incontro e ristoro.

Pochi gli insediamenti produttivi, di dimensioni limitate e sporadici. Alcune nevaje, o ghiacciaie, sono sorte nei pressi della deviazione per Montevestito, una è presente a Case Ghelardini e una è documentata alla Collina per rifornire il vicino ristorante<sup>44</sup>.

A Pavana è stato realizzato un bacino idroelettrico con un'imponente diga di sbarramento del corso del torrente Limentra, mentre sono diffusi molti molini tra cui uno nei pressi di Spedaletto trasformato in cartiera e infine in birreria<sup>45</sup>.

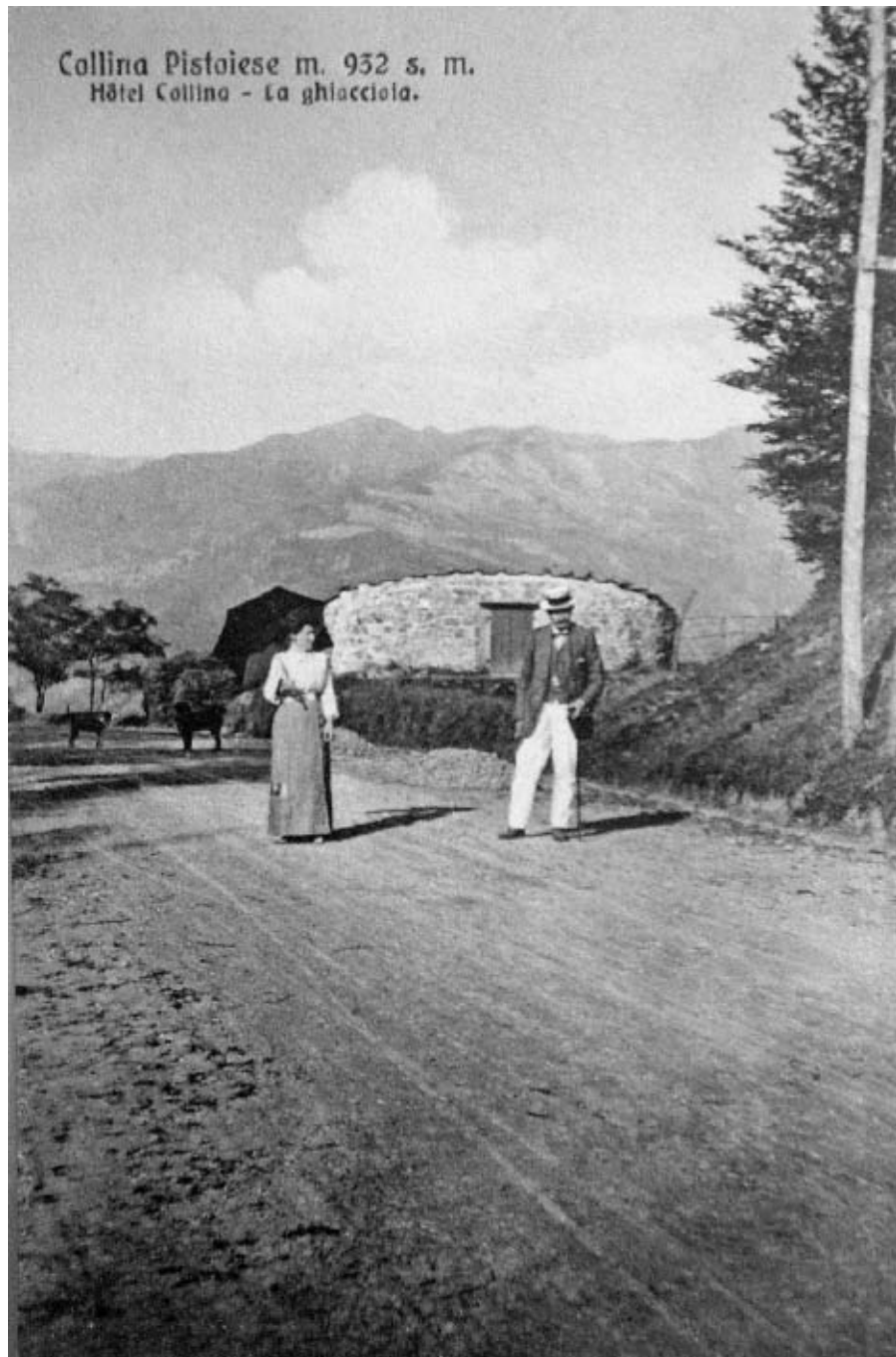
L'edificio industriale più moderno e completo è costituito dalla fabbrica per la produzione di vetri, la Vetreria, nei pressi di Pavana, oggi in abbandono.

<sup>43</sup> A. Ottanelli, *L'esperienza di Capostrada*, in G. Michelucci, A. Amendola, *Pistoia. Leggere una città*, Firenze 1988, p. 173.

<sup>44</sup> A. Ottanelli, *Le nevaje della Collina*, in *L'acqua, il freddo il tempo. La produzione del ghiaccio naturale nell'Alta valle del Reno (sec. XVIII-XX)*, Firenze 1987, p. 61.

<sup>45</sup> L. Pulcini, *La Birreria Magni di Spedaletto*, in "Notiziario quadrimestrale di cultura fotografica", 31, 2004.





La ghiacciaia al passo della Collina. Collezione Marco Feroci, Pistoia.