

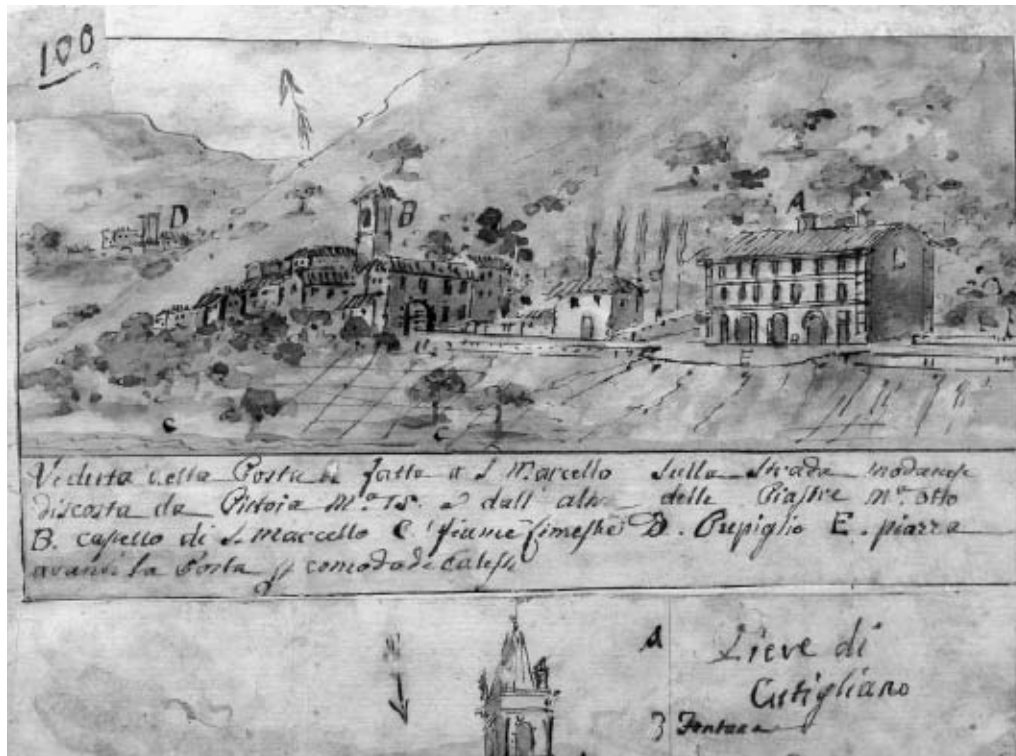
IL GRAN VANTAGGIO POI CHE RECA QUESTA STRADA
 OGNUNO LO VEDE E LO PALPA CON MANO
 LA COMUNITÀ DI SAN MARCELLO E LA STRADA REGIA MODENESE¹

La frase che dà il titolo al mio intervento è tratta dalla *Cronaca del paese di San Marcello*², memorie semplici e buttate giù senza pretese da Padre Costantino Orsatti, parroco di San Marcello e maestro di scuola, per il nipote affinché si potesse formare un'idea del paese e dei suoi abitanti.

La cronaca fu scritta nel 1851, settanta anni dopo l'inaugurazione ufficiale della strada, avvenuta il 1° maggio 1781, e Padre Costantino poteva palpare con mano come la *Montagna volse ad incremento dopo l'apertura della strada. Una montagna che innanzi di essa era rozza e boschiva, [...] ricettacolo di banditi e ladri e di animali [...] e San Marcello era affatto ignoto e alla buona inaccessibile venendo dal piano di Pistoia, [...] le case erano umili e basse, con finestre piccole, tutte coperte di piastre, gli abitanti vivevano alla buona senza botteghe di caffè, [...] contenti solo del neccio e della polenta e nell'inverno andavano tutti gli uomini nelle maremme toscane o romane, e anche a Roma, cogli armenti oppure a lavorare, tagliare le macchie per carbone.*

Una descrizione non molto dissimile da quella di Carlo Fazzuoli, impiegato all'Ufficio revisioni e sindacati, inviato, nel 1767, dal Granduca Pietro Leopoldo a prendere notizie dello stato del territorio montano. Nella sua relazione egli affermava che il paese era privo di industrie, non vi era commercio anche coi paesi confinanti, né fiere e mercati, le case avevano piuttosto dell'orrido che del vistoso, vi era scarsità di mezzi di sussistenza da cui il problema del lavoro invernale in Maremma. Il popolo, di indole molto sottile, ma quieto e indolente, era in generale senza educazione, portato a consumare la propria vita nelle bettole e osterie presenti in gran numero e si *pasceva*, in generale, di farina dolce. E concludeva che solo con la costruzione di una strada la zona sarebbe rifiorita cessando così di essere una *perenne inquietitudine al Ministero*³.

Nel momento in cui l'Orsatti scrive in Montagna vi era stato un forte sviluppo industriale con la costruzione di nuove ferriere e distendini (*luogo in cui si tira il ferro di lamiera, e si fonde e riduce in quadro, in verghe e cionconi*)⁴ a Mammiano, Ponte Sestaione e



Pianta realizzata da Giuliano Gatteschi verso gli anni 1780-90: "Veduta della Posta fatta a San Marcello sulla Strada Modanese discosta da Pistoia miglia 15 e dall'altra delle Piastre miglia otto . B Castello di S. Marcello. C fiume Limestre. D Pupiglio. E Piazza avanti la Posta per comodo de Calessi" (BCFPT, Fondo Gatteschi, 25, 4a. Il disegno viene pubblicato con la debita autorizzazione).

¹ Il tratto di strada qui preso in oggetto è quello che va da Pontepetri alle Piramidi di Abetone, antico confine con lo stato di Modena, e attraversa il territorio degli attuali comuni di San Marcello-Piteglio e Abetone-Cutigliano.

² Sfolgiando un manoscritto. *Cronaca del paese di San Marcello. Principio della cronaca di Padre Costantino Orsatti al suo nipote 1852*, a cura di D. Fratoni e V. Nesi, San Marcello Pistoiese 2004.

³ ASPT, Carte Carlo Fazzuoli, *Descrizione dello Stato presente della Montagna di Pistoia*, 1767.

⁴ Cfr. *Dizionario della Lingua Italiana di Nicolò Tommaseo e Bernardo Bellini*, www.dizionario.org

Cutigliano⁵, di cartiere sul Limestone e sul Lima⁶, che avevano determinato un notevole cambiamento nell'economia locale. Anche dal punto di vista urbanistico vi erano state molte variazioni con la costruzione di nuovi edifici e con importanti migliorie a quelli già esistenti, unitamente alla nascita di nuovi centri abitati e all'ampliamento di quelli situati lungo la strada. Con lo sviluppo delle attività industriali ed economiche erano sorti i centri di Limestone, La Lima e Ponte Sestaione, si era avuto un nuovo assetto urbanistico di Ponte Petri ed un notevole sviluppo di Mammiano e di Bardalone⁷, dove erano situate le cave di albarese, materiale calcareo con il quale si fabbricava la calce utilizzata nella costruzione della strada. Piano Asinatico e Boscolungo erano nate, invece, grazie alle agevolazioni particolari che il Granduca concesse per la costruzione di case rurali nel tratto disabitato che andava dalla Posta di Piano Asinatico al confine modenese, affinché, in ogni stagione, fosse assicurato un transito comodo e sicuro per i passeggeri e le merci, mediante l'insediamento di una popolazione fissa⁸.

Negli anni '50 dell'800, il capoluogo San Marcello, che al momento della costruzione della strada era già *terra dominante e capitale di tutta la montagna che somministra la residenza al Capitano e Tribunale di giustizia*, aveva acquistato ancora più importanza, essendosi trasformato nel tempo da piccolo centro di montagna a luogo di polarizzazione abitativa, centro di attività terziarie⁹ e sede di una banca, della quale anche l'Orsatti fu uno dei fondatori nel 1841¹⁰.

Non mi soffermo oltre sui temi qui accennati in quanto vi è un'ampia letteratura in merito, così come sul tema della emigrazione in Maremma che, in certi periodi, fu tale da non consentire neppure la formazione delle compagnie di spalatori di neve¹¹, tanto che, in alcuni casi, fu addirittura necessario utilizzare donne e bambini per tenere la strada *sempre aperta e sgombra da neve*¹², come stabiliva il trattato di commercio fra il governo austriaco, modenese e toscano.

All'inizio, però, i montanini non si dimostrarono molto entusiasti all'idea della costruzione della strada, come ci narra Padre Orsatti che così continua nella sua *Cronaca* *Il gran vantaggio poi che reca questa strada ognuno lo vede e lo palpa con mano. I montanini di allora erano ignoranti ed egoisti e perciò erano contrari e contrari con certe puerilità da far ridere. Dicevano i Signori di allora "Noi non saremo più liberi, non ci potremo più vestire a nostro modo,*

⁵ Sull'argomento si veda *L'industria del ferro nel territorio pistoiese. Impianti, strumenti e tecniche di lavorazione dal '500 al '900*, a cura di R. Breschi, A. Mancini, M.T. Tosi, Pistoia 1983; M.L. Della Capanna, *Gli opifici dell'alta val di Lima alla fine del XIX secolo. Esempi di reperti archeologici, di arcaismi industriali e di riutilizzo funzionale*, Pisa 1983; S. Maestripietri, *I mulini ad acqua della Montagna Pistoiese in Ricerche e documenti*, 2013 in www.vallelune.it

⁶ Si veda in merito alla nascita e sviluppo delle cartiere S. Maestripietri, *Limestone Pistoiese in Campo Tizzoro. Antologia dei 100 anni; I paesi della Montagna Pistoiese. Parte Prima*, a cura di R. Prioreshi, Pistoia 2014; Maestripietri, *I mulini ad acqua*, e Id., *Il ponte di Limestone*, 2014, www.vallelune.it; A. Nesti, *La cartiera Cini de La Lima. Uno studio archeoindustriale*, Firenze 2005; A. Manetti, I Cini. *Un'avventura imprenditoriale nella Toscana Granducale*, in "Rassegna storica toscana", XLIV n.2, luglio/dicembre 1998.

⁷ Sul nuovo assetto urbanistico si veda Maestripietri, *Limestone Pistoiese*; N. Farina Cini, *La famiglia Cini e la cartiera della Lima (1807-1943)*, Firenze 1947; Nesti, *La cartiera Cini*; A. Ottanelli, *La fontana Ximeniana del Ponte Sestaione. Storia e restauro*, Pistoia 2000; N. Ferrari, *Pontepetri*, in Prioreshi, *I paesi della Montagna Pistoiese; L'industria del ferro nel territorio pistoiese*; F. Silvestri, *Bardalone*, in Prioreshi, *I paesi della Montagna Pistoiese*.

⁸ *Motu proprio del 27 giugno 1782* con cui si concedeva a coloro che «vorranno entro il corso di cinque anni costruire nuove case rurali ed a uso di famiglie di montagnoli lungo la Strada Regia o in vicinanza della medesima».

⁹ Cfr. *Il territorio pistoiese e i Lorena tra 700 e 800: viabilità e bonifica*, a cura di I. Tognarini, Napoli 1990.

¹⁰ Cfr. P. Bellucci, *Storia di una strada. I due secoli del valico dell'Abetone*, Abetone 1980.

¹¹ ACSM, *Archivio della Cancelleria della Montagna di Pistoia. Lettere e negozi*, n. 799, *Filza prima dal 1 maggio 1778 a tutto ottobre 1778 a tempo del dott. Sigismondo Ticcianti*.

¹² Trattato di Commercio in V. Santi, *La via Giardini*, Modena 1885, ristampa anastatica Lo Scoltenna 1993.



San Marcello Pistoiese. A destra l'antica stazione di Posta col portico e, a sinistra, la locanda di Posta, trasformata in Albergo La Posta (Collezione Romano Manzani).



La cartiera Cini e il ponte Ximeniano sulla Lima, fotografati nel 1936, prima delle distruzioni belliche (Collezione Romano Manzani).

ecco perduta la nostra libertà. Ci passeranno le Truppe, verranno i Forestieri" e altre fanciullaggini del genere. Una condanna senz'appello per i pur leciti timori dei suoi compaesani che paventavano conseguenze spiacevoli, rivelatesi con il tempo apportatrici di vantaggi.

Analizziamo queste fanciullaggini.

Ci passeranno le truppe. Questo il più grande timore degli abitanti della Montagna dinanzi a questa opera che il Granduca aveva voluto sia per motivi di ordine politico e militare, che per motivi commerciali, come ben evidenziato sull'iscrizione posta sulla piramide toscana situata sul confine fra lo stato modenese e quello toscano. Il testo, scritto dall'abate Leonardo Ximenes, progettista e supervisore della Strada Regia, esalta il Granduca come restauratore della libertà e del commercio: *Pietro Leopoldo Arciduca d'Austria, grande Signore del Granducato di Toscana, rinnovatore della libertà e del commercio, ordinò che fosse costruita questa strada pistoiese di facile salita attraverso le cime dei monti e fece stabilire i suoi confini nel centro di queste piramidi. A.R.S. 1788.* I Modenesi, invece, nel testo dello storico Gerolamo Tiraboschi, posto sull'altra piramide, parlano di una strada militare da Mantova al confine toscano *Francesco III di Modena, Signore di un altro regno, dopo aver livellato i monti, costruito ponti sui fiumi, rafforzato gli argini, congiungeva la Germania alla Toscana tramite una nuova strada militare, fatta scendere dal territorio di Mantova fino a quello Toscano per un percorso di 74 mila passi. A.R.S. 1788.* I fatti sembrarono dar ragione ai modenesi ed a confermare ai montanini la correttezza dei loro timori perché da subito iniziarono i passaggi di truppe. Il primo a transitare, a strada ancora non inaugurata, fu uno squadrone imperiale austriaco di Dragoni a cavallo¹³, con mogli e figli al seguito, che sostò a San Marcello, tappa obbligata, insieme a Boscolungo, nei trasferimenti militari. E da allora fu tutto un susseguirsi di divise di ogni tipo e colore, di soldati di diverse nazionalità, ai quali doveva essere fornito tutto il necessario: alloggi, stalle, paglia, fieno per i cavalli, legna, lanterne, lampioni, paioli, pane e pasti a basso prezzo per i soldati, alloggi privati per gli ufficiali, in questo caso con precisa prescrizione del tipo di letti e del numero e qualità di portate da servire a tavola.

Solo dal 1791 al 1814, secondo l'alternarsi delle vicende politiche, ci fu un continuo andirivieni di soldati francesi, tedeschi, spagnoli, napoletani, croati, polacchi. Numeri esorbitanti di soldati e cavalli da alloggiare e rifocillare. Dopo un primo momento di stupore, soprattutto alla vista della cavalleria francese (*poiché i soldati avevano code lunghe di cavallo al cimiero che scendeva sulle spalle*) e di Napoleone (*vestito semplicemente da generale e con i capelli lunghi stesi*), e di terrore (*perché le persone ignoranti si credevano di vedere, a vedere, a vedere, un uomo dell'altro mondo tanto era il terrore che aveva impresso nell'Italia l'armata francese*¹⁴), i montanini si abituarono a questi passaggi e iniziarono a familiarizzare con i vari eserciti venendo così in contatto con persone e abitudini diverse dalle loro. Inoltre iniziarono ad organizzarsi per accogliere al meglio i militari ad ogni sosta e questo dette impulso alla nascita di nuove attività commerciali come locande, osterie, alla cui proliferazione dovette essere posto un freno in quanto ritenute fonte di malcostume a causa del gioco d'azzardo che vi si praticava, e botteghe, molte delle quali aperte da persone che, prevalentemente dalla pianura pistoiese e da Livorno, salirono in montagna stabilendovisi permanentemente, così da determinare, soprattutto nell'abitato di San Marcello, un incremento demografico.

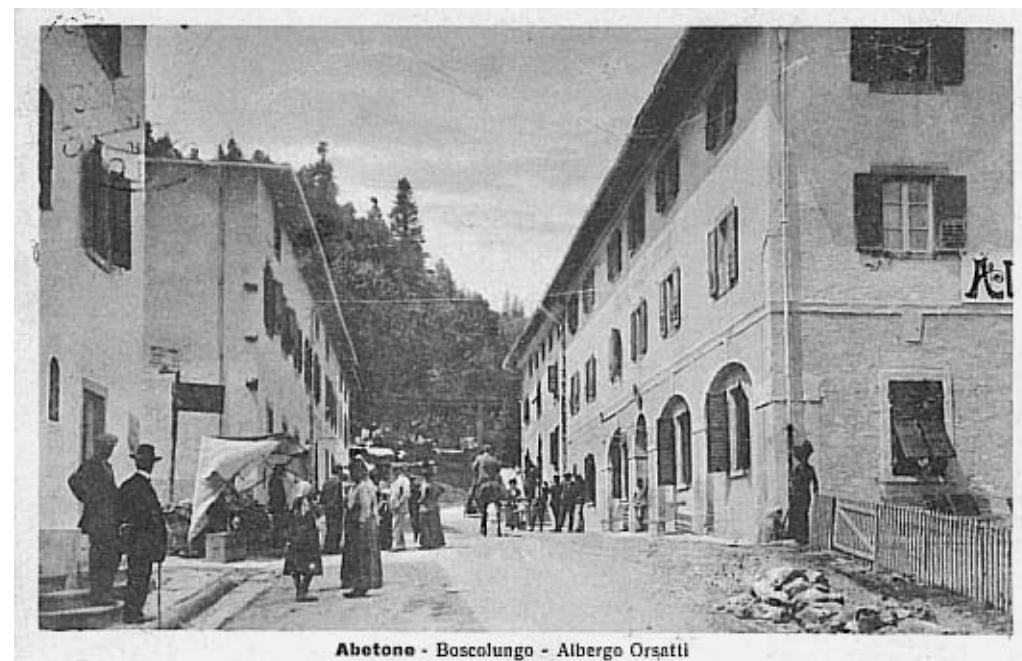
Verranno i forestieri: ecco l'altro timore dei montanini. Scrive sempre Padre Orsatti

¹³ ACSM, Vicariato della Montagna di Pistoia. Carteggio del Vicario. Carteggio ed atti. n.1177, filza n.6, Carteggio e lettere dal'anno 1841 al 1848 al tempo del Vicario Berti

¹⁴ C. Orsatti, Cronaca del paese di San Marcello, in Sfolgiando un manoscritto.



Piano Asinatico: al centro l'edificio della Posta, ben riconoscibile dal corpo centrale elevato e dalle due ali laterali di minore altezza. Era l'ultima prima di arrivare al passo dell'Abetone (Collezione Romano Manzani).



Passo dell'Abetone, la locanda di Posta e la dogana, poi trasformati nel Grand Hotel Abetone. A sinistra la Posta e la canonica (Collezione Romano Manzani).

che non mancarono di venirla (la strada) a visitare Granduchesse, Imperatori o re. Dopo la sorpresa al passaggio della prima carrozza (le persone del paese accorsero come a vedere una meraviglia), i montanini impararono ben presto a riconoscere dai modelli e dal seguito l'importanza del personaggio che transitava. Per i più importanti, i sammarcellini iniziarono ad organizzare feste di accoglienza paesane, o volute dalle autorità, o a titolo personale; in questo caso con concerti di benvenuto della banda paesana, ben lieta di esibirsi perché certa di ricevere dagli illustri viaggiatori qualche soldo di ricompensa.

Alcuni nomi, tanto per darvi un'idea.

Papa Pio VII, sulla via di Parigi, dove avrebbe incoronato Imperatore Napoleone, il 7 novembre 1804, alle ore 20, giunse a San Marcello, dove sostò per la notte, accompagnato da quattro cardinali, scortato da Dragoni e Guardie Reali, con un corteo di dodici carrozze, settantaquattro cavalli e cento otto persone al seguito¹⁵; Paolo di Russia, erede al trono dello zar, che pur viaggiando in incognito, nell'aprile 1782, si fece certo notare nella sua sosta a San Marcello con il suo numeroso seguito di persone, domestici e cavalli¹⁶; Re Gustavo di Svezia, che percorse la strada nel novembre del 1783 e, come scrisse lo Ximenes, *restò sorpreso dei grandi muraglioni, dei ponti reali e specialmente di tante curve in essa maneggiate per moderare le ardue salite, che senza di quelle sarebbero state impossibili*¹⁷; Vittorio Alfieri, che la definì *la solita mia dilettezzissima e assai poetica strada*¹⁸; Massimo d'Azeglio, del cui soggiorno alla Locanda di Posta di San Marcello resta memoria nel Museo ferrucciano di Gavinana dove è custodito lo scuretto di una finestra su cui egli disegnò una scena della battaglia di Gavinana; l'Imperatore Giuseppe II d'Austria, il Principe del Piemonte Carlo Felice, il Re di Baviera, il Principe Metternich e via avanti. E non va dimenticato Elia Montgolfier che, nel 1835, ospite dei Cini, ai quali era unito da vincoli di amicizia e comuni interessi nel settore cartario, lasciò in dono i disegni della mongolfiera che, dall'800, ogni anno, viene lanciata dalla piazza di San Marcello in occasione della festa patronale dell'8 settembre. I Granduchi di Toscana onorarono molte volte la montagna con la loro presenza: Pietro Leopoldo vi salì più volte per controllare i lavori¹⁹, Ferdinando III e Leopoldo II trascorsero *giorni di diporto*²⁰ a San Marcello, ospiti della famiglia Cini, i cui componenti hanno avuto un ruolo preminente nella vita amministrativa e industriale della zona.

Molti di questi personaggi vi giunsero per ammirare la strada e gli arditi ponti dello Ximenes costruiti sul Lima e sul Sestaione o per visitare la Cartiera Cini alla Lima, considerata una industria all'avanguardia. I più illustri furono ospitati dalla famiglia Cini, che accoglieva *gli ospiti loro con la massima diligenza e cordialità e con quell'usare largo e disinvolto, che rende doppiamente pregevole e gradita l'accoglienza loro*²¹; altri, invece, si fermavano alle Locande di Posta ubicate lungo il tracciato della strada a distanze predeterminate. Le Poste e Locande di posta presenti nella comunità di San Marcello

¹⁵ Cfr. "Gazzetta Universale", n. 92, 17 novembre 1804.

¹⁶ ACSM Vicariato della Montagna di Pistoia. Carteggio del Vicario. Carteggio e atti, n. 1149, 1783 al 1784. Danti. S. Marcello.

¹⁷ Cit. in D. Barsanti, L. Rombai, *Leonardo Ximenes uno scienziato nella Toscana Lorenese del 700*, Firenze 1987.

¹⁸ Cit. Sfolgiando un manoscritto.

¹⁹ Cfr. M. Bellucci, *Gl'incastri della Port'Arsa*, in L. Baldassarri, M. Bellucci, *Spiccolature*, San Marcello Pistoiese 2005; N. Farina Cini, *La famiglia Cini e la cartiera della Lima*; in "Gazzetta Toscana", n. 31 del 21 luglio 1767 e n. 32 del 27 luglio 1767.

²⁰ Cfr. C.I. Petitti, *Una gita a San Marcello* in *Lecture di famiglia*, Anno III, nn. 8, 10, 13; in «Gazzetta di Firenze», 19 ottobre 1843.

²¹ Cfr. Petitti, *Una gita a San Marcello*.

erano quelle di San Marcello, Piano Asinatico e Boscolungo. Secondo le regole stabilite dalla legge esse dovevano essere aperte in tutte le stagioni, provviste di tutto il necessario, del proporzionato numero di cavalli ad uso dei forestieri e dei corrieri²² e del necessario per il passaggio delle personalità che potevano esservi ospitate. Ottimi i giudizi dati a queste strutture da parte degli illustri viaggiatori sia per la pulizia che per l'ospitalità dei gestori, alcuni dei quali, in seguito, sarebbero divenuti i pionieri dell'industria alberghiera montana trasformando le locande in eleganti alberghi, La Posta a San Marcello e il Grand Hotel Abetone a Abetone, il più lussuoso della zona. Non altrettanto soddisfatti gli ospiti comuni che, più volte, si lamentarono della gestione dei locandieri. Per questo motivo, in previsione dell'arrivo di qualche personaggio importante, il governo centrale inviava lettere di raccomandazioni alle autorità locali affinché controllassero che tutto fosse ben organizzato.

Chi viaggiava poteva usufruire anche di locande e osterie, i cui orari di apertura, *proprio a comodo dei signori viaggiatori*, erano per talune di ventiquattrore su ventiquattro. Alcune osterie erano sorte grazie a particolari agevolazioni e sussidi concessi dal Granduca Pietro Leopoldo affinché nei tratti più pericolosi di strada, a causa dei ghiacci e delle frane, vi fossero, a distanza di un miglio l'uno dall'altro, ripari con rimesse e fienili per i viaggiatori ed anche per gli spalatori²³.

Il prolungato orario di apertura fu concesso anche ai caffè che, in seguito, aprirono a San Marcello, segno del migliorato stile di vita raggiunto dagli abitanti grazie ai benefici portati dall'apertura della strada, come rilevava anche Padre Orsatti (*prima dell'apertura della strada gli abitanti vivevano alla buona senza botteghe di caffè, contenti solo del neccio e della polenta*).

Già Scipione de' Ricci, vescovo di Pistoia e Prato, nelle sue *Memorie*²⁴ aveva scritto che, grazie alla nuova strada, *si moltiplicarono i comodi della vita* e fra questi egli annoverava *la farina di buon grano ed il buon vino che sono ormai cibo e bevanda comune dove prima erano solo per le persone più facoltose*. A dire il vero, il consumo del vino, certo di pessima qualità, era sempre stato alto e tale sarebbe rimasto, tanto che Nicolò Tommaseo, nel 1832, annotò, pur guardando alla montagna con occhi di innamorato, che *se la civiltà consistesse nel bere il vino, io potrei consolarvi col dirvi che il solo Cutigliano, dove un tempo si consumavano dodici o quindici barili per settimana, ora se ne consumano centoventi e più*²⁵.

Nei caffè si poteva bere buon vino e liquori, fare uno spuntino, usufruire di un canapè per riposare. E qualcuno, approfittando del grande passaggio, pensò di offrire anche qualche altro tipo di servizio, grazie alla compiacenza di qualche ragazza o di qualche signora il cui marito era partito per la Maremma. Sono i verbali dei processi a rivelarci queste storie, talvolta divertenti, spesso patetiche. Le autorità stigmatizzavano il malcostume corrente fra le donne abbandonate a loro stesse dagli uomini che emigravano, ma a questo comportamento esse erano, per la maggior parte, spinte dalla miseria. *Conversare o andar per usci segreti* (questi i termini usati nei verbali) erano per molte l'unica possibilità di racimolare qualche soldo per sopravvivere, ed i mariti,

²² ACSM, Vicariato della Montagna di Pistoia. Carteggio del Vicario. Carteggio ed atti, n. 1147, *Lettere al tempo dell'illustrissimo signor dottore Giovanni Battista Rossi stato vicario di San Marcello dal dì 23 aprile 1776 a tutto il dì 18 luglio 1777*.

²³ ACSM Vicariato della Montagna di Pistoia. Carteggio del Vicario. Carteggio e atti, n. 1151, *Filza seconda di lettere*. 1787.

²⁴ S. de' Ricci, *Memorie di Scipione de' Ricci Vescovo di Pistoia e Prato scritte da lui medesimo e pubblicate con documenti da Agenore Gelli*, Firenze 1865.

²⁵ N. Tommaseo, *Gita nel pistojese*, 1832 citato in D. Fratoni, V. Nesi, *L'aria buona e l'acqua fresca*, San Marcello Pistoiese s.d.

benedicenti, molte volte facevano finta di non vedere e sapere. Ma perché meravigliarsi? Sesso e prostituzione rientravano nello schema del viaggio e la montagna vi si adeguò.

Proprio per i viaggiatori ed i tanto temuti militari venne creandosi il sistema di locande, osterie e caffè, che, nel tempo, si strutturò in servizi di accoglienza diventati poi la base per l'inizio di una fiorente attività di villeggiatura che, dalla seconda metà dell'800, andò sempre più sviluppandosi in Montagna, come attesta un articolo apparso, nel 1870, su un giornale locale *A San Marcello, che giustamente viene chiamato la capitale della Montagna, sembra di essere in una delle amenissime località della Svizzera: numero ragguardevole di belle signore, ricchissimi equipaggi, servitorame in livrea, parassiti in guanti bianchi e non mancano perfino le graziose colombelle smarrite, militanti nelle falangi degli irregolari. Tutte le nazioni son rappresentate al convegno: francesi, inglesi, spagnoli e russi, mancano solo i turchi, ma però son rappresentati da un egiziano...*²⁶.

Alla nascita della villeggiatura contribuì la scoperta romantica della montagna, la bellezza dei luoghi e la bontà del clima, particolarmente consigliato per la cura delle malattie polmonari. La costruzione, nel 1855, di un Ospedale a San Marcello costituì un ulteriore motivo di richiamo in Montagna, divenuta più facilmente raggiungibile anche dall'apertura della ferrovia Porrettana.

Da quanto trattato, seppur brevemente, possiamo concludere che i timori paventati dai montanini si rivelarono, con il tempo, apportatori di benefici.

Il Granduca Leopoldo, al termine del suo periodo di governo in Toscana aveva constatato, pur esprimendo perplessità su certi aspetti, il gran bene che la strada aveva fatto alla Montagna. Così scrisse nelle sue *Relazioni*²⁷ [...] *Furono fatti vari trattati con Modena e Milano per facilitare le gabelle alle mercanzie che passassero, ma il tutto inutilmente, non avendo mai preso quella direzione che una piccola parte di mercanzie (come emerge con chiarezza dallo scarso flusso della Dogana di Boscolungo e dal fatto che molte merci continuarono a transitare di contrabbando lungo le antiche strade, n.d.a.)*²⁸ e pochi forestieri; *il che ha fatto che le poste hanno dovuto essere continuamente sovvenzionate dal Governo [...] non essendovi un continuo passo di gente [...] E benché questa strada non producesse i vantaggi corrispettivi alla spesa non ostante alla montagna ha fatto un bene infinito, avendola fornita di una strada comoda per i trasporti, avendovi sparso tutto il denaro per la fabbricazione della medesima, e facilitato il trasporto dei legnami e carboni e della Magona del ferro, che tutti vanno ora per barroccio, e spargendovi ogni anno quel che si spende per il mantenimento delle poste e della spalatura delle nevi.*

Come abbiamo visto si sviluppò l'industria cartaria, attiva fino agli anni Ottanta del Novecento, quella del ferro e, pur se qui non trattata, quella del ghiaccio lungo il fiume Reno. L'aumento del traffico fece nascere l'attività di trasporto privato, prima con carrozze e cavalli ed in seguito con macchine. La prima ditta di trasporto risulta essere quella di Sante Battani di Pievepelago²⁹. Di lui parla Teresina Bianchi nel suo libro di memorie [...] *arrivammo del tutto al buio a Pievepelago [...] si smontò alla casa del vetturale Battani e vi si cenò saporitamente, con salame e pollo, avanzo del pranzo. Dopo una fermata di quasi due ore, si ripartì verso le 11 ore con un bel chiaro di luna e con nuovi cavalli...*³⁰.

²⁶ «Appennino Pistoiese», 25 agosto 1878.

²⁷ Pietro Leopoldo d'Asburgo Lorena. *Relazioni sul Governo della Toscana*, a cura di A. Salvestrini, Firenze 1970

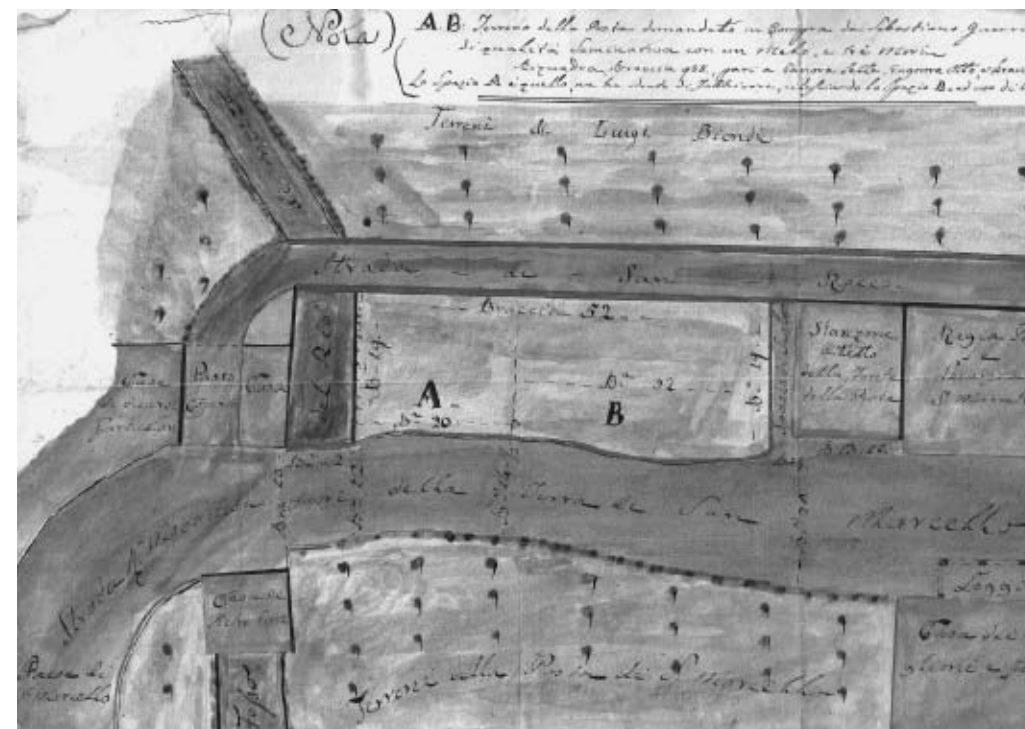
²⁸ Cfr. Tognarini, *Il territorio pistoiese e i Lorena*; ACSM *Vicariato della Montagna di Pistoia. Carteggio del Vicario. Carteggio e atti*, n. 1151, *Filza Seconda di lettere 1787*.

²⁹ Cfr. Bellucci, *Storia di una strada*.

³⁰ Cfr. *Memorie private di viaggio in Toscana di Teresina Bianchi e Dottor Pietro Bortolotti nel 1857*, a cura di L. Dinelli, Livorno 2012.

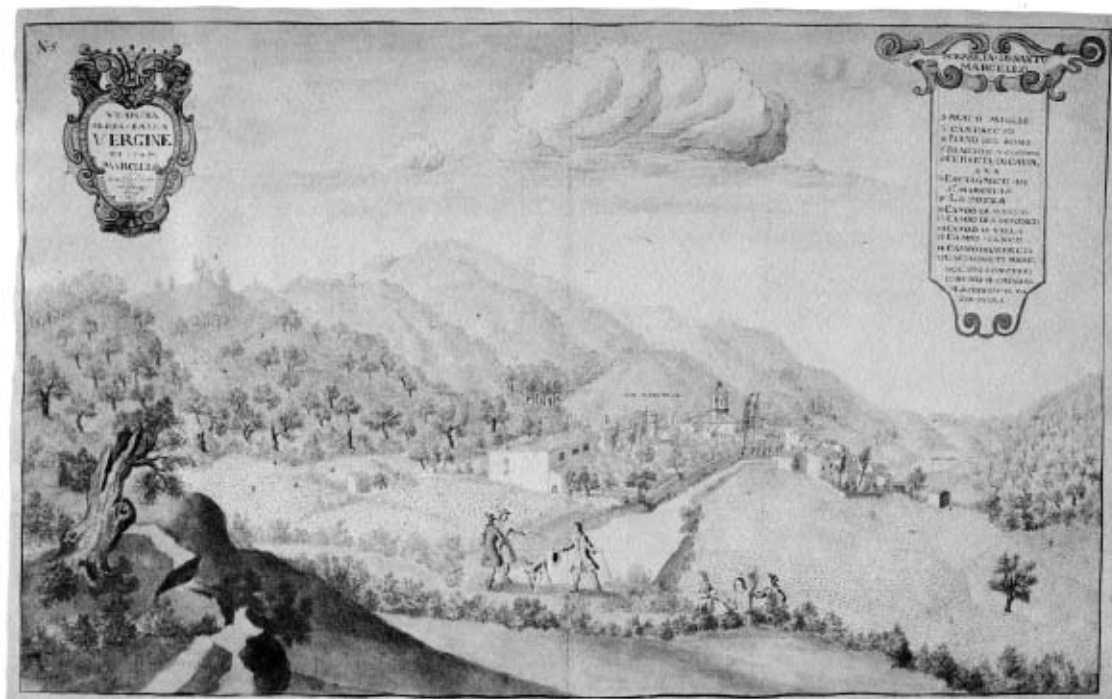
La villeggiatura fece conoscere la zona a livello europeo, sorsero alberghi, ville e l'atmosfera elegante e mondana che vi si respirava influenzò lo stile di vita della popolazione locale. L'arrivo, poi, all'Abetone di un signore, Giovanni Cosimo Cini, grande appassionato di sport, con sulle spalle degli strani legni ricurvi che scivolavano sulla neve, segnò la nascita del turismo sportivo invernale e della grande storia dello sci abetonese e dei suoi campioni³¹.

Ma se Padre Orsatti rivivesse oggi, nel terzo millennio, a duecentocinquanta anni dall'inizio dei lavori di costruzione della strada, cosa scriverebbe in una sua *Cronaca*? Che l'attività industriale non esiste più, la villeggiatura è in declino, i paesi si spopolano, l'ospedale è tornato ad avere lo stesso numero di letti che aveva quando fu inaugurato, la montagna è dimenticata. Ma la strada, fortunatamente, c'è ancora e regge un traffico per il quale non era certo nata. E i montanini non possono che ringraziare il Granduca per la sua lungimirante idea.



Una mappa del 1800 che ritrae la strada Modenese fuori della terra di San Marcello. Sulla destra gli edifici di Posta, circondati da prati destinato alla raccolta del fieno, al pascolo dei cavalli e alla conservazione dei letami (Collezione Daniela Fratoni).

³¹ Cfr. Bellucci, *Storia di una strada*; I. Montanelli, *Abetone. Un allevamento di sciatori*, in "Il Ferruccio", 31 gennaio 1937.



Veduta di San Marcello nel 1711 (da G. C. Romby, L. Rombai, *L'appennino pistoiese nelle vedute pittoriche di Giovanni Luder (1711)*, Firenze 1987).