

LA VIA DEI REMI E LA VIA DELLA FOCE A GIOVO:  
DUE STRADE CHE HANNO SEGNATO LA STORIA  
DELLA VIABILITÀ IN VAL DI SERCHIO

Sommario: 1. La Via dei Remi. 2. La via della Foce a Giovo o di Maria Luisa di Borbone.

1. La Via dei Remi

L'approvvigionamento di legnami da carpenteria navale ha rappresentato per secoli un problema serio per i cantieri navali di Pisa. Già dal III-II secolo a.C. Pisa aveva un approdo e la necessità di riparare imbarcazioni e la costruzione di nuovi natanti richiedeva legnami con caratteristiche idonee allo scopo. Occorrevano legnami resistenti all'immersione prolungata in acqua di mare per scafo, legnami elastici e resistenti agli urti per i remi e legnami leggeri e allo stesso tempo resistenti agli sforzi per le alberature. La quercia offre standard di affidabilità elevati per la costruzione degli scafi, il faggio garantiva la costruzione di remi di qualità elevata, mentre l'abete bianco consente di realizzare alberature forti e leggere.

Le aree di approvvigionamento dei legnami da carpenteria navale per i cantieri navali di Pisa erano piuttosto diversificati. La mancanza di documentazione d'archivio e di notizie scritte in merito rendono ardua la determinazione delle aree fornitrici della materia prima necessaria ai cantieri navali pisani fino a tutto l'alto Medio Evo. Sicuramente l'entroterra di Pisa copriva in toto, o comunque in modo elevato la richiesta di legnami.

Con il Basso Medio Evo le notizie in merito al commercio di legname diventano sempre più numerose e abbondanti. Sono frequenti, nel XIV secolo, i trattati tra Lucca e Pisa che regolano le gabelle sui legnami da destinare ai cantieri navali pisani, soprattutto di castagno, quercia, faggio e abete bianco. La quercia e il castagno erano reperibili pure in territorio pisano, mentre per il faggio e l'abete bianco bisognava rivolgersi ai territori appenninici della valle del Serchio, dove le quote altimetriche raggiunte dai rilievi consentono la crescita rigogliosa di faggete e abetaie.

La conquista di Pisa da parte di Firenze apre un capitolo interessantissimo nella storia del commercio dei legnami da costruzione. Fra la fine del XIV e il XV secolo Firenze mette sotto controllo Pisa e Pistoia e ottiene il dominio su Barga e il suo territorio per espressa volontà dei Barghigiani. Firenze ottiene in questo modo il possesso di tutta l'alta val di Lima con le grandi faggete che si estendono dalla valle del Sestaione, affluente di destra della Lima fino alla testata della valle e al territorio di Cutigliano, sulla sinistra della Lima. Questa vasta area era ricca di faggi monumentali, idonei per il taglio di fusti di dodici metri, adatti per la costruzione di remi da navi. Insieme ai faggi erano frequenti pure gli abeti bianchi, richiesti per le alberature. Il problema che i fiorentini dovettero risolvere fu quello del trasporto delle partite di tronchi e tavoloni dalla valle del Sestaione e dalla zona dell'Abetone verso Pisa.

I fiorentini disponevano di più soluzioni. Una consentiva nel discendere la valle della Lima, però si opponevano alcune difficoltà tecniche e politiche. Il problema politico consisteva nell'attraversamento del territorio lucchese dalla località Tana a Termini, sotto il paese di Lucchio, fino a Ripafratta. La Repubblica di Lucca poteva in ogni momento creare problemi al transito di simili trasporti speciali per un tratto così lungo del suo territorio.

I problemi tecnici derivavano dalla morfologia della val di Lima, che rendeva difficoltosa l'apertura e le opere di manutenzione di una via capace di permettere il trasporto di tronchi d'albero lunghi 12 metri. La fluitazione dei legnami era intralciata in modo serio dalle portate della Lima, specialmente a valle del paese di Popiglio, dove, al punto di intersezione del corso della Lima con una delle faglie del rift del Serchio, una percentuale elevata delle acque della Lima scende nel sottosuolo per poi riemergere come acque termali a Bagni di Lucca e Montecatini. A complicare le cose intervenivano le strette di Cocciglia che, nel tratto più a monte, non hanno una larghezza tale da consentire il trasporto di grossi tronchi senza correre il rischio di vederli rimanere incastrati fra le pareti del canyon e di mettere in serio pericolo la vita degli addetti alla fluitazione.

Fu lasciata perdere l'ipotesi, emersa nel XVII secolo di trasportare i legnami in oggetto lungo la valle del torrente Scesta, altro affluente di destra della Lima. Questo itinerario non facilitava il trasporto di grossi tronchi a causa del percorso tortuoso della valle che non consentiva l'apertura di strade idonee allo scopo.

L'itinerario che per secoli fu utilizzato dai pisani e dai fiorentini fu quello che prese il nome di via dei Remi, che si sviluppava parte del territorio fiorentino parte nel territorio estense. La via dei Remi partiva dalla valle del Sestaione (in territorio fiorentino) e costeggiava il versante nord delle Tre Potenze, Femminamorta, Rondinaio, fino ai Campi di Annibale fino al monte Giovo e la Cima dell'Omo, in territorio estense. Valicava il crinale appenninico dal passo della Porticciola (presso il passo dell'Omo) da qui scendeva verso la località Vetricia, sullo spartiacque fra il bacino delle Corsonna e il bacino della Segaccia (affluente di destra del torrente Ania), costeggiando il versante dell'Omo versante sud. Dalla Vetricia si poteva scendere verso Barga utilizzando entrambi gli spartiacque della Corsonna, sia quello di destra che su Sommocolonia, sia quello di sinistra che scende su Renaio e Pegnana. La via dei remi terminava in località Arsenale sulla sinistra della Corsonna presso il ponte dell'attuale strada regionale n°445 della Garfagnana. La posizione dell'arsenale fa ipotizzare che la via dei remi riscendesse la Corsonna lungo la sinistra idrografica. Infatti l'edificio dell'arsenale è parallelo del corso del torrente e aveva i lati lunghi rivolti al torrente stesso. La sua posizione fa ritenere che il lato a monte avesse la porta d'ingresso delle partite di legname in arrivo mentre quello a valle aveva la porta d'uscita dei legnami da gettare nel Serchio per la fluitazione. L'arsenale più che un edificio per la carpenteria navale, era un magazzino di stoccaggio per i legnami.

Il trasporto dei tronchi per i remi e le partite di tavoloni, travicelli e antenne dalla valle del Sestaione a Barga poteva avvenire solamente fra la fine della primavera e l'inizio dell'autunno in quanto il tratto emiliano di questa via dalla testata della val di Luce o valle delle Pozze al passo della Porticciola si teneva ad un'altezza media di 1500 metri lungo la serie dei circhi e valloni glaciali che caratterizzano tutto il tratto dell'appennino toscano emiliano. Bisogna tenere conto che nel periodo che va dalla fine del XV al XIX secolo abbiamo la micro glaciazione di epoca storica, che provocava precipitazioni nevose tali, dal tardo autunno alla primavera inoltrata, da rendere difficoltoso o impossibile il trasporto di grossi manufatti dal mese di novembre al mese di maggio (nelle aree più ombrose e meno esposte al sole la neve finiva di sciogliersi nel mese di luglio). La riprova che il tracciato della via dei remi in territorio modenese correva in quota proviene da due toponimi: Pian dei Remi presso il lago Santo e Pia delle Antenne fra il lago Santo e la val di Luce.

Il trasporto dei tronchi per la preparazione di remi (che prevedeva l'avvio di 12 tronchi un anno e 6 il seguente con un'alternanza regolare delle due quantità) avvenne fino a quasi tutto il XVI secolo. Con la battaglia di Lepanto che fu l'ultima grande battaglia tra navi a remi inizia sempre più rapido l'abbandono delle navi a remi a favore delle navi a

propulsione eolica, visti i grandi progressi messi a punto negli ultimi decenni nella navigazione a vela e nella costruzione di navi capaci di affrontare la navigazione transoceanica.

Le caravelle di Colombo avevano messo in evidenza in modo più che chiaro la loro affidabilità nelle rotte transoceaniche. Inoltre le navi a propulsione eolica potevano caricare carichi molto più consistenti, vista l'eliminazione dei banchi per i rematori. Inoltre potevano affrontare la navigazione d'altura senza dover fare soste frequenti per l'approvvigionamento dell'acqua potabile necessaria per i rematori. L'eliminazione dei remi, poi, consentiva di sistemare lungo le fiancate serie di portelloni per garantire il posizionamento di pezzi di artiglieria. Col progressivo abbandono della navigazione a remi venne meno la necessità di avere i fusti di faggio necessari per la realizzazione di simili manufatti. Con l'impulso che venne dato del XVII secolo alla flotta Granducale, che stava conoscendo una certa stagnazione dai tempi gloriosi della repubblica di Pisa, le richieste di legname da carpenteria navale dirette ai cantieri granducali riprese quota. Una domanda necessaria da porsi riguardo al trasporto dei legnami al Sestaione.

I tavoloni e travicelli per la realizzazione degli scafi potevano essere someggiati a dorso di mulo, dato che la loro lunghezza in genere non superava i 4 metri. Il problema si pone per i grandi fusti di 12 metri. L'ipotesi di portarli appesi a due o più coppie di animali sembra poco probabile in quanto sospendere i manufatti di tali dimensioni e peso fra più coppie di animali non risulta agevole e ancora meno agevole gestire il trasporto lungo itinerari montani. Trascinare sul terreno i tronchi comportava il serio rischio di danneggiarli a causa dell'attrito del fondo stradale con l'ipotesi di rendere inutilizzabili in toto o in parte. L'ipotesi più credibile fa pensare all'utilizzo di rulli sui quali far scorrere i carichi. È evidente che la necessità imponeva di utilizzare un numero consistente di animali da traino e di uomini dai boschi di produzione all'Arsenale. L'utilizzo di rulli abbassa l'attrito sul terreno però impone la messa in opera di tutti quegli accorgimenti necessari per evitare che il carico possa prendere accelerazioni violente nei tratti in discesa o di scivolare indietro nei tratti in salita del percorso.

Un riscontro sul modo di trasportare tavoloni e travicelli dalle faggete sfruttate dai fiorentini verso Barga viene da una richiesta rivolta alla Repubblica di Lucca da par passare dal territorio di Coreglia i convogli destinati a Barga. L'itinerario proposto sul territorio di Coreglia partiva dal valico del Passetto, presso la cima del Rondinaio. Scendeva in località Piaia dove era richiesta la costruzione di una capanna per l'eventuale ricovero dei legnami da someggiare. Da Piaia il percorso toccava le lezze delle Cantorine (indicata come A Cantorini), Pretina (detta Pertina), Pian Ceci sotto la località Crocialetto, e quindi la località Ferriera da dove proseguiva per Tiglio e Barga. Le problematiche riguardanti il taglio e trasporto di legnami dalla valle del Sestaione a Barga non devono far dimenticare l'atteggiamento del consiglio comunale di Barga nei confronti del taglio e del commercio dei legname nei propri boschi.

È costante dal XV al XVII secolo la regolamentazione dei dazi applicati sui legnami di castagno, quercia, abete e faggio di produzione locale. Il taglio di castagni era sottoposto ad autorizzazioni speciali che andavano richieste dall'autorità comunali, in quanto il castagno era una pianta alimentare di prima importanza. Il bosco inteso nel senso stretto della parola non conosceva i vincoli rigidi a cui erano sottoposti i frutteti a castagno, però il suo sfruttamento provocò mutazioni sensibili nella sua composizione. Nelle delibere del consiglio di Barga si trova citata la gabella sull'abete per buona parte del XVI secolo. Dal XVII secolo scompare come pure cala la frequenza con cui compaiono citate le gabelle su quercia e castagno.

Interessanti in proposito sono i toponimi Betaglio e Cerretella: il primo comprende il crinale sulla sinistra idrografica del torrente di Renaio affluente di destra dell'Ania, l'altro indica un'area nell'alta valle della Segaccia a monte della località di Renaio. Questi due toponimi indicano un'area coperta di abeti e una caratterizzata da cerri. Attualmente sono caratterizzate la seconda da bosco di faggi la prima da selve e arativi.

Non è un caso che la costa di Betaglio abbia visto la sostituzione degli abeti con castagni. L'abete fornisce buon legname da carpenteria e basta. Presenta il problema di non essere una pianta pollonifera, per cui, una volta tagliate, le abetaie possono ricrescere solo se si organizzano nuove piantagioni. Il castagno è un'eccellente pianta da frutto e fornisce legname per la produzione di carbone e materia prima da carpenteria.

Non per nulla Barga si trovò in situazioni di conflittualità con la limitrofa Repubblica di Lucca nel corso del XVI secolo a causa dell'esportazione più o meno legale di carbone di legna dal territorio barghigiano verso le tre fabbriche di ferro in località Scarpello, oggi Ferriera, sulla sinistra del torrente Ania, poco a valle della confluenza del solco di Renaio e solco Rovinoso. Le tre ferriere sono censite nell'estimo di Coreglia del 1564 e segnalate come proprietà di Romano Garzoni. La capacità produttiva di questi opifici richiedeva grosse quantità di legna, perciò il commercio e il contrabbando di legna provocarono le ripetute richieste da parte dei barghigiani perché il governo centrale di Firenze si facesse interprete presso gli Anziani dei problemi derivanti da un eccessivo sfruttamento del patrimonio boschivo barghigiano.

Coreglia aveva un patrimonio forestale consistente, che prevedeva una elevata produzione di carbone, però le richieste di questo combustibile da parte delle aziende presenti a Scarpello rendevano i prezzi del prodotto in oggetto tali da spingere a uno sfruttamento elevato delle aree boschive sia coregline sia barghigiane. Nei registri delle deliberazioni della Comunità di Coreglia e della vicaria di Coreglia non emergono dati da far ipotizzare esportazioni di legnami di carpenteria navale. Il taglio di alberi idonei da produzione di legnami da carpenteria è citato saltuariamente nella documentazione presente nell'archivio comunale di Coreglia e solamente per necessità locali. L'estensione di boschi di proprietà pubblica nei comuni di Coreglia e Barga era considerevole e andava dagli ottocento metri di altezza fino al limite delle praterie di montagna, però le esigenze locali per legna da ardere, carbone e legnami da costruzione non compaiono citate con grande frequenza.

## 2. La via della Foce a Giovo o di Maria Luisa di Borbone

Il XVII e la prima metà del XIX secolo vedono l'avvio di un processo di trasformazione della viabilità transappenninica dal Ducato di Modena verso il territorio toscano in senso moderno.

Il primo collegamento in senso moderno vide l'apertura di quella che fu denominata via Vandelli perché unì Modena con Massa, quando Ercole Rinaldo D'Este convolò a nozze con Maria Teresa Cybo Malaspina ultima Signora di Massa. Il collegamento carrozzabile presentò subito gravi problemi per l'attraversamento dell'Appennino dal valico di San Pellegrino in Alpe e delle Alpi Apuane dal passo Tambura, entrambi sopra i 1500 m di quota a causa delle abbondanti nevicate che nel periodo invernale cadevano su entrambe le catene. Bisogna notare che dal XVI secolo al XIX secolo siamo nel periodo climatico definito come "microglaciazione di epoca storica" che determinava annualmente nevicate estremamente abbondanti in un arco temporale che, rispetto alle medie climatiche attuali, vedeva la prima nevicata anticipata e l'ultima posticipata di alcune settimane. L'anda-

mento climatico invernale avverso e pendenze della nuova arteria sul versante toscano dell'Appennino sotto San Pellegrino in Alpe e sul versante massese del passo Tambura, molto accentuate per una strada calessabile determinarono un declassamento della via Vandelli da *via Ducale* a *via di Interesse locale*. Specialmente per il passo apuano la nuova arteria non risultava percorribile al punto tale da costringere chi doveva attraversare le Apuane a transitare dalla Foce di Petrosiana (circa 400 metri più in basso del Passo Tambura) lungo il tracciato che unisce Galliciano a Seravezza.

Un successivo tentativo di unire Modena con la Toscana è offerto dalla via Giardini Ximenes, che collegò Modena con Firenze attraverso il Valico dell'Abetone, la montagna Pistoiese, interessando i centri di San Marcello, Campotizzoro, Pontepetri e quindi la città di Pistoia. Questa arteria, salvo varianti locali, per adattarla ai mezzi del XX secolo, rimase un collegamento di rilievo fra Toscana e Modenese fino ai giorni d'oggi.

Il collegamento, poi, fra la Giardini Ximenes e Bagni di Lucca dette un ulteriore impulso ai collegamenti tra Modena e la costa tirrenica, in quanto fu realizzato il completamento dell'arteria che divenne l'attuale Statale 12 dell'Abetone e del Brennero.

Nell'arco degli anni che vanno dal 1815 al 1824 si assiste all'ultimo grande tentativo di collegare la valle del Serchio con Modena, prima dell'apertura dell'attuale Strada Statale delle Radici. La via della Foce a Giovo nacque da una presa di posizione decisa dalla Duchessa Maria Luisa di Borbone Parma, una volta che giunse a Lucca come sovrana in seguito delle deliberazioni del Congresso di Vienna.

Tra la miriade di problemi affrontati, un argomento spinoso era rappresentato da Maria Luigia d'Austria moglie di Napoleone. Per non creare problemi di sorta, dopo l'esilio a Sant'Elena di Napoleone, Maria Luigia d'Austria in quanto figlia dell'imperatore d'Austria ebbe, vita natural durante, il Ducato di Parma e Piacenza, mentre la Duchessa di Parma, Maria Luisa di Borbone, ebbe Lucca. Alla morte di Maria Luigia d'Austria, Maria Luisa di Borbone o i suoi eredi sarebbero tornati a Parma, mentre Lucca col suo territorio sarebbe passata sotto il Granducato di Toscana, ad eccezione fatta delle *enclave* di Minucciano e Castiglione, che sarebbero passate a far parte del Ducato di Modena, che deteneva il grosso della Garfagnana.

Una volta a Lucca, Maria Luisa impostò subito una politica economica molto vivace nel nuovo Ducato. Uno dei problemi che accese gli interessi della Duchessa fu la necessità del potenziamento della rete viaria del Ducato. Le necessità economiche consigliarono l'apertura di una via di comunicazione calessabile con Modena, che incontrò l'opposizione del Granducato di Toscana. Firenze non vedeva di buon occhio un collegamento stradale di grosso calibro tra Lucca e Modena a causa dei timori riguardanti le sue ripercussioni sul traffico della Giardini Ximenes.

I tentativi di ingerenza nelle questioni interne di Lucca furono messe a tacere da un messaggio del Barone Mansi al governo di Firenze col quale si faceva presente che il Granduca di Toscana aveva nei confronti delle questioni interne del Ducato di Lucca gli stessi diritti di ingerenza che la Duchessa Maria Luisa di Borbone aveva nei confronti della gestione del Ducato di Parma. Il pericolo di avere problemi diplomatici con la Corte di Vienna bloccò i tentativi fiorentini di bloccare il progetto. Il duca di Modena Francesco IV inizialmente non era particolarmente entusiasta della proposta lucchese di aprire la nuova via ducale. La proposta di anticipare il passaggio dei territori di Minucciano e Castiglione sotto il dominio estense ruppe gli indugi. La cosa garantiva al Ducato di Modena un ampliamento territoriale, vantaggi economici e l'eliminazione di fenomeni di contrabbando in area garfagnina.

L'accordo arrivò dopo la soluzione del problema riguardante il tracciato della nuova

arteria. Sul versante lucchese della Foce a Giovo prevalse il progetto dell'ingegner Marracci, che prevedeva l'inizio della nuova via Ducale dal Ponte delle Catene a Fornoli e lo sviluppo del tracciato lungo il bacino del torrente Fegana. Il progetto di risalire il torrente Cesta fu accantonato perché più lungo e soprattutto per il fatto che era eccessivamente lungo il tratto fra l'ultimo centro abitato e il valico. Sul versante modenese insorsero problemi sulla scelta del tracciato in parte provocati dal territorio fiorentino del Lago Santo. L'enclave fiorentina di Barga si estendeva in territorio emiliano fino al Lago Santo e alle Tagliole per cui era necessario evitare tracciati che potessero anche minimamente interessare tale area. Fu scelto il versante destro del Rio Tagliole per collegare la Foce a Giovo con il Ponte di Picchiasassi.

I due versanti dell'Appennino presentarono difficoltà differenti sia ai progettisti sia alle ditte incaricate dei lavori. Il versante lucchese presenta circa 1500 metri di dislivello tra il Ponte delle Catene ed il valico, mentre sul versante modenese il dislivello tra il valico ed il Ponte di Picchiasassi è di circa 1000 metri. Il versante lucchese della nuova arteria richiedeva un numero di tornanti ed opere murarie di contenimento della sede stradale per uno sviluppo lineare di un numero di chilometri decisamente superiore rispetto al versante modenese. Le opere di ingegneria di maggiore importanza lungo la nuova arteria sono: Ponte a Bussato sul torrente Fegana e il ponte sul torrente Cucernola. I ponti sul versante emiliano hanno dimensioni più limitate rispetto ai due ponti del versante lucchese in quanto attraversano corsi d'acqua più piccoli rispetto alla Cucernola e alla Fegana. Il tratto della nuova via che dette i problemi peggiori fu quello che attraversa il Solco del Poeta sul versante del Rondinaio che guarda la val Fegana. Il versante del Solco del Poeta è un versante a reggipoggio ed è soggetto a frequenti smottamenti e cadute di pietre grazie anche alla sua accentuata pendenza (prossima alla verticale). Il mantenimento di questo tratto della nuova via è ulteriormente aggravato dalla quota della stessa (1500 metri di altitudine). L'azione disgregatrice del ghiaccio nei mesi invernali fa sì che la sede stradale venga di continuo interrotta da frane e smottamenti. L'intera arteria fu progettata su entrambi i versanti dell'Appennino con criteri modernissimi. Il fondo stradale presenta una pendenza molto moderata anche nei tratti meno agevoli per la sua realizzazione. I tratti di maggiore pendenza, quelli relativi al congiungimento tra Ponte a Bussato col centro di Tereglio sul versante lucchese e quello a monte del ponte di Picchiasassi rientrano nei parametri utilizzati al giorno d'oggi per l'apertura di nuove arterie. Bisogna considerare che la nuova via di comunicazione doveva consentire il transito di carrozze con traino animale, per cui diventava necessario evitare pendenze superiori al 6-7% anche sui tornanti più erti.

Vista la lunghezza del percorso dal fondovalle al valico sul versante lucchese, furono previsti due edifici per i servizi da garantire ai viaggiatori. Il primo fu realizzato in prossimità del centro di Tereglio ed è conosciuto come Dogana. Al piano terra abbiamo l'ingresso delle persone sul lato rivolto sulla val Fegana; sui due lati contigui sono presenti due ingressi per l'entrata e l'uscita delle carrozze insieme all'ambiente per il cambio dei cavalli. L'edificio comprendeva gli uffici doganali e gli ambienti adibiti alla ristorazione e al pernottamento dei viaggiatori. Di fronte all'ingresso principale, sul lato a valle della nuova arteria, fu realizzato un piazzale utilizzabile sia per la sosta sia per realizzare fiere. Il secondo edificio era previsto in località Ospedaletto di Tereglio, ma rimase solo un progetto. Esso prevedeva l'alloggiamento di una guarnigione di militari, una cappella, l'alloggiamento degli addetti all'albergo e gli ambienti per la refezione e l'alloggiamento dei viaggiatori.

Il completamento dei lavori dal Solco del Poeta al valico sul versante lucchese come

pure l'apertura del cantiere per il nuovo edificio dell'Ospedaletto di Tereglio non ebbero luogo a causa della morte della Duchessa Maria Luisa. Il suo successore Carlo Ludovico non aveva la tempra e la determinazione della madre e, viste le pressioni del governo granducale, dette incarico al primo ministro Ascanio Mansi di chiedere una relazione dettagliata sullo stato dei lavori al responsabile, ingegner Marracci. Seguì l'ordine di sospendere tutti i lavori sulla via che fu declassata da *via Ducale* a *via Vicinale* in maniera rapida su entrambi i versanti. Bisogna far presente che a provocare il declassamento da via ducale a vicinale di tutta l'arteria non fu solo l'ostilità di Firenze nei suoi confronti. L'altitudine del valico di Foce a Giovo (1600 metri) e la situazione meteorologica del periodo dettero una spallata decisiva all'utilizzo della nuova arteria. I rilevamenti oltre i 1500 metri di altitudine sullo spessore del manto nevoso che si accumulava nei mesi invernali mise in evidenza la presenza di oltre sei metri di neve sulla sede stradale. Simili ammassi di neve creano grossi problemi anche agli spartineve dei giorni nostri, per cui il transito invernale all'epoca era irrealizzabile. Il rapido declino del progetto bloccò sul nascere l'avvio di un flusso di persone e merci fra i due versanti. Allo stato odierno dei fatti la via della Foce a Giovo può costituire un elemento di notevole interesse per l'escursionismo montano e per la gestione di una vasta area boschiva e di prateria di montagna da parte del Corpo Forestale dello Stato.

#### Bibliografia essenziale

- *La strada ducale di Foce a Giovo da Lucca a Modena, tra storia, arte e natura*, a cura di A. Mordini, M. Pellegrini, Lucca 2006
- M. Pellegrini, F.M. Pozzi, *La Via di Foce a Giovo, una strada sfortunata, ma non solo*, in *La strada ducale di Foce a Giovo*, pp. 63-84
- F. Lera, G. Lera, *La Via Ducale detta Modenese da Bagni di Lucca a Foce a Giovo, nel Ducato di Lucca: la sua storia dai documenti d'archivio*, in *La strada ducale di Foce a Giovo*, pp. 13-38