



CINZIA BARTOLOZZI (Prato, 1973), architetto, dopo aver prestato servizio presso gli uffici di pianificazione territoriale di vari enti pubblici (tra cui, nel Pratese, Provincia di Prato e Comune di Vaiano), lavora presso l'Urbanistica del Comune di Prato. Da professionista ha seguito e progettato il restauro di edifici di interesse storico-architettonico, tra cui la riattivazione del Mulino della Badia a Montepiano (2009), anche attraverso Piani di Recupero.

Da oltre 20 anni si dedica allo studio della storia del territorio pratese (impianti idraulici, memoria, toponomastica, agricoltura e architettura) curando pubblicazioni, tra cui: Mappa sulla toponomastica di Montepiano (2003); "Calvana Ritrovata: dal fiume Bisenzio alla sommità" (2006) e "Il Mulinaccio in val di Bisenzio" (2004) con Annalisa Marchi; "Cantagallo in val di Bisenzio: sentieri tra storia, natura, edilizia rurale" (2008) e "Vaiano. Toponomastica, industria del lungofiume, agricoltura collinare" (2004).

Con Umberto Mannucci ha dialogato in "Raccontami Prato" nel 2005; ha collaborato all'antologia degli "Scrittori pratesi del Novecento" del Gruppo Bibliofili Pratesi "Aldo Petri" (2009) ed a testi legati ai prodotti tipici della Provincia di Prato, per la collana "Antiche Tradizioni Toscane" (2009 - 2014).

*...ho preso un uovo, due soldi di vino;
in diligenza fino a Montepiano
traversai, giogo giogo, l'Appennino.*

*Spesi, per tanto, un pomeriggio estivo.
Del vetturale, di quell'aspra terra
serberò la memoria quanto vivo...*

UMBERTO SABA

Attraversando l'Appennino Toscano nell'estate del 1913

Cinzia Bartolozzi

LA STRADA MAESTRA

CDSE

Cinzia Bartolozzi

LA STRADA MAESTRA

In viaggio da Prato a Montepiano
tra Settecento e Novecento

Fondazione CDSE

Particolare della
*Pianta del Fiume Bisenzio,
e strade dal passatoio di Gabbolana
in fino a confini di Vergnio*
XVIII sec.
(ASP, Carte Novellucci, filza 54, n. 41)



Cinzia Bartolozzi

LA STRADA MAESTRA

In viaggio da Prato a Montepiano
tra Settecento e Novecento

Fondazione CDSE

CONSIGLIO REGIONALE DELLA TOSCANA

COMUNE DI VERNIO

CINZIA BARTOLOZZI

LA STRADA MAESTRA

*In viaggio da Prato a Montepiano
tra Settecento e Novecento*

CON LA COLLABORAZIONE DI ANNALISA MARCHI

FONDAZIONE CDSE
CENTRO DI DOCUMENTAZIONE STORICO ETNOGRAFICA

*Pubblicazione realizzata con il contributo
del Consiglio Regionale della Toscana
nell'ambito della Festa della Toscana 2016*



Ringraziamenti

Gabriele Badiani, Luisa Ciardi,
Fiorenzo Fiondi, Fiorenzo Gei,
Famiglia Mannucci, Rosanna Paoletti

Abbreviazioni delle Segnature Archivistiche

ASP: Archivio di Stato di Prato
ASF: Archivio di Stato di Firenze

*Nessuna parte di questo volume può essere
riprodotta o trasmessa in qualsiasi forma o con
qualsiasi mezzo elettronico, meccanico o altro senza
l'autorizzazione scritta dei proprietari dei diritti.*

© 2017 - Cinzia Bartolozzi

Progetto grafico e impaginazione
Baldassare Amodeo

Stampa
Digitalprint, febbraio 2017

Fondazione CDSE
Centro di Documentazione Storico Etnografica
Vaiano (PO) – 59021 via Mazzini, 21
info@fondazionecdse.it
www.fondazionecdse.it

A Rebecca Maria e Tommaso

SOMMARIO

<i>Presentazione</i> (Giovanni Morganti, Maria Lucarini)	p. 7
<i>La Strada "maestra" di storia</i> (Alessia Cecconi)	9
Stazionando sul "legno" in Piazza Ciardi a Prato	15
Una vettura sulla Strada Maestra: da Prato a Vernio tra merci e passeggeri	23
Da Le Confina al vecchio confine toscano	47

*M*ettiamoci in cammino, un passo dietro l'altro, da Prato a Montepiano: un percorso lungo la geografia, la storia, le vicende e i personaggi della Val Bisenzio, dal '700 al primo dopo guerra. Grazie a questa pubblicazione, curata con passione e competenza da Cinzia Bartolozzi con la collaborazione di Annalisa Marchi, al lettore è consentito di intraprendere un vero e proprio viaggio nella storia dei nostri territori: dogane, ponti, osterie e viandanti, che ci raccontano uno spaccato di ben tre secoli di comunicazione e viabilità, arricchita da molteplici microstorie inedite.

Una sapiente ricostruzione, nata da uno studio documentale e storiografico approfondito e attento, che porta alla luce, con uno stile piacevole, tante vicende e racconti avvenuti appunto lungo la "Strada Maestra", che porta fino ai confini del territorio di Vernio. Storie di un popolo e di un territorio, unito e comunicante grazie a questa strada, che ha rappresentato e rappresenta tutt'ora la via di collegamento principale tra l'Appennino e la piana pratese.

La lettura del libro scorre veloce, non si è mai "sazi" di conoscere le storie che arricchiscono questo viaggio, pagina dopo pagina si apre a noi un mondo nuovo, fatto di uomini e donne che hanno animato i nostri luoghi nei tempi passati: incontriamo nelle varie soste, infatti, mercanti, contadini, bottegaie, mugnai, ingegneri, imprenditori che con le loro vicende, più o meno rilevanti, hanno segnato la storia della Val Bisenzio.

Un ringraziamento speciale va all'autrice del volume, Cinzia Bartolozzi, che con la collaborazione di Annalisa Marchi ha condotto un lavoro scientifico

*LA STRADA "MAESTRA" DI STORIA
UN VIAGGIO NEL PASSATO TRA I GRANDI EVENTI
E LE MILLE VOCI DI UN TERRITORIO*

enorme, riuscendo a rendere nel contempo fruibili le tante notizie di archivio e documentali rinvenute. Grazie alla Fondazione CDSE ed in maniera particolare alla Direttrice, Alessia Cecconi, curatrice della mostra collegata a questo volume, per la grande competenza e dedizione al progetto. È grazie a persone come quelle appena citate che, in tempi di difficile congiuntura economica per gli enti locali, è ancora possibile riuscire a realizzare iniziative di grande valore culturale come questa. Il Consiglio della Regione Toscana, riconoscendo appunto l'importanza del volume e della mostra, ha creduto ed investito nel progetto: ed è infatti grazie al contributo ottenuto nell'ambito della Festa della Toscana che siamo riusciti a portare a compimento questo lavoro. Grazie, dunque, al Consiglio della Regione Toscana per l'importante sostegno riconosciuto ed in special modo alla consigliera Ilaria Bugetti, sempre presente nell'aiutare e sostenere iniziative culturali di questo calibro.

Siamo pronti allora per partire: saliamo su uno dei "legni" di Piazza Ciardi alla volta di Vernio. Ricordiamo di portare con noi nella sporta, una panno di lana pesante, qualora dovessimo viaggiare "a cassetta" ed un po' di polenta dolce, da addentare nelle soste, perché sarà un viaggio lungo e ricco di racconti fino al confine settentrionale della Provincia di Prato.

*Giovanni Morganti
Sindaco del Comune di Vernio*

*Maria Lucarini
Assessore alla Cultura del Comune di Vernio*

Ripercorrere la storia della Strada "che da Prato conduce a Vergnio", come con grande suggestione e nello stesso tempo serietà scientifica traccia questo libro, significa riannodare i fili di tante storie diverse e tra loro indissolubilmente legate. Prime fra tutte quelle delle comunità attraversate e del rapporto tra città e contado, degli scambi tra territori appartenenti a governi e giurisdizioni diverse, fino alle parallele vicende delle altre vie di comunicazione. In particolare quelle della Direttissima, una vera e propria epopea che si intreccia più volte con quella della Strada Maestra.

Per raccontare questa storia, presentata in occasione della Festa della Toscana, ma maturata in decenni di ricerca capillare "sul campo" e negli archivi da parte delle due studiose, la scelta è caduta su un taglio letterario ed estremamente godibile, che probabilmente avrebbe molto apprezzato Umberto Mannucci. E non a caso con una citazione inedita del grande studioso pratese, del quale l'Autrice è stata intima collaboratrice nelle sue ultime fatiche, si apre questa storia dedicata alla Strada. Una storia "on the road" che ha il sapore di un racconto senza tempo, dove gli episodi narrati - così curiosi da risultare al limite dell'inverosimile - si incastrano con mirabile gioco di intarsi a riferimenti archivistici e notazioni di cartografia storica.

Nel solco della migliore tradizione del CDSE, il viaggio che si dipana tra Prato e Montepiano attraversando più secoli prende vita grazie al sapiente intreccio di più fonti diverse, molte delle quali inedite: da quelle bibliografiche curiose e desuete,

come le guide scritte tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, alle fonti orali raccolte negli anni dal CDSE e altre registrate per l'occasione. Fondamentali le fonti visive, non solo le fotografie provenienti dal fondo storico del CDSE e da selezionati archivi privati, ma anche la cartografia storica, riemersa dagli archivi insieme a una serie di documenti particolarmente rilevanti soprattutto per l'Alta Valle.

Sullo sfondo corrono gli eventi e le dinamiche socio-politiche della grande storia, di cui quella della Strada Maestra è un tassello significativo per capire come le trasformazioni dettate dai poteri centrali possano riflettersi nei territori periferici. Trasformazioni epocali quelle di Pietro Leopoldo, protagonista della Festa della Toscana e "campione" di riforme.

Fino all'avvento di Pietro Leopoldo il sistema viario pratese, soprattutto quello del contado, era caratterizzato da una rete capillare ma estremamente arcaica, dove la trascuratezza nella manutenzione era spesso dettata dal fatto che le ragioni di sicurezza strategico-militari prevalevano su quelle economico-commerciali.

Con Pietro Leopoldo si dà l'avvio a una politica organica di creazione e risanamento di acque e strade, collegata ovviamente alla sua più generale riforma in senso liberistico del sistema economico toscano.

Il Pratese beneficia di una razionalizzazione complessiva del sistema idraulico e delle reti viaria (si aprono percorsi nelle zone montuose, si migliorano i fondi stradali) e nel 1789 gli stessi possidenti della Valle registrano con soddisfazione che da Prato a Vaiano la strada è interamente carrozzabile, con grande utilità per il commercio.

Tuttavia nell'epoca leopoldina gli interventi nel

Pratese non hanno la rilevanza che troviamo in altre zone, sia per quanto riguarda i grandi interventi di bonifica, per ovvie ragioni, che per quanto concerne la creazione di nuove opere stradali transappenniniche (come la Bolognese per la Futa nel 1749-52 e la Modenese per Pistoia e l'Abetone nel 1766-79). Neanche il Granduca, infatti, riesce in quella che poteva diventare una delle imprese più importanti per questo territorio: il collegamento Prato-Bologna attraverso la Val di Bisenzio.

Nel 1778 Pietro Leopoldo aveva incaricato l'abate Leonardo Ximenes di trovare un nuovo valico per l'Appennino e lo studioso aveva indicato proprio nella direttrice passante da Vernio la via migliore per collegare il Granducato con lo Stato Pontificio. Questo progetto, che avrebbe portato grandi cambiamenti non solo per Prato ma anche per le popolazioni della Valle, vede la fiera opposizione sia dei conti Pepoli di Castiglione che dei conti Bardi di Vernio, il cui Feudo secolare bloccava la Strada Maestra nei pressi de Le Confina.

L'ondata rivoluzionaria del periodo napoleonico fa sperare nell'attivazione del collegamento con Bologna attraverso Vernio e già la giunta guidata dal generale Menou si era pronunciata favorevolmente iniziando i primi lavori di miglioramento. La caduta di Napoleone insabbiava tutto il progetto. Non solo: l'abolizione dei feudi causa l'abbandono totale della via, con il conseguente maggiore isolamento degli abitanti della montagna.

Benché con il periodo della Restaurazione cambi il concetto di via e si tendano a favorire anche interventi di miglioramento delle condizioni costruttive e della pavimentazione (nel 1825 è innovata la legislazione stradale toscana, promuovendo una tendenza accentratrice per quanto riguarda

la manutenzione rispetto al decentramento tipico dell'età leopoldina), solo nel 1837 torna in auge l'idea di costruire una carrozzabile lungo la Val di Bisenzio. Molti sono i promotori, come quel Carlo Gualtieri gonfaloniere di Vernio del quale si racconta diffusamente nel libro, e deciso è l'interesse della Comunità di Prato, che nel dicembre del 1840 stabilisce in un'adunanza consiliare di accollarsi la metà delle spese della costruzione, perorando la causa con il Granduca. Ma Pistoia vince su Prato la "prelazione" di un valico appenninico interamente carrozzabile attraverso Porretta (1847), e così avverrà poco dopo per la sua via ferrata, decisione che farà rimandare di decenni la costruzione della futura Direttissima.

Nel 1854, appena dopo la scelta ufficiale del valico di Porretta per la Strada ferrata centrale italiana, rinasce la questione della Strada Maestra, con l'appoggio questa volta degli emiliani decisi ad accollarsi le spese, per il loro versante, fino alla Storaia. Anche questo progetto non andrà a buon fine. Occorrerà aspettare ben oltre l'Unità d'Italia, con il problema delle frontiere abolito e con una politica di vasta riorganizzazione amministrativa delle strade, per vedere decisi interventi di risanamento stradale della Prato-Montepiano e il suo finale completamento fino al valico appenninico. Solo negli anni Ottanta dell'Ottocento si aprono i cantieri per terminare il tratto San Quirico-Montepiano, spinti anche dai paralleli dibattiti sulla futura costruzione della Direttissima: la Strada Maestra sarà infatti ritenuta a ragione il supporto fondamentale per la realizzazione della ferrovia.

Per l'Alta Valle la fine del Feudo da un lato e la costruzione della Strada fino a Montepiano dall'altro portano grandi trasformazioni. Il borgo montano

passa da 605 abitanti nel 1830, anno della nomina di Carlo Gualtieri, ai 732 registrati nel 1861 con l'avvento dello stato unitario, a 1021 nel 1895, quando oramai è stato completato l'ultimo tratto di strada da tre anni. La nuova via rotabile aprirà da un lato nuove prospettive lavorative per i braccianti di Montepiano senza lavoro, dall'altro spalancherà le porte a un fenomeno destinato a crescere sempre di più: la villeggiatura. Nel 1882 il primo albergo, di Michele Gemmi, inizia a essere aperto tutto l'anno; già nel 1892, con l'inaugurazione del nuovo tratto di strada, Emilio Bertini registra con orgoglio nella seconda edizione della sua guida la presenza a Montepiano di ben 500 villeggianti.

La storia della costruzione della Strada Maestra termina alle porte del Novecento per poi diventare palcoscenico di tutti i più piccoli e grandi avvenimenti che hanno caratterizzato il Pratese e in particolare la Val di Bisenzio: la nascita di interi paesi, lo sviluppo dell'industria, la costruzione della Direttissima, le guerre e le azioni di protesta.

Ripercorrere le vicende della Strada Maestra, così paradigmatiche del riflesso costante della macrostoria nel territorio che viviamo ogni giorno, diventa quindi, veramente, un viaggio nella storia.

Come quello narrato da questo bel libro, che accompagna per mano i viandanti di oggi non solo narrando le intricate vicissitudini della Prato-Montepiano, ma anche regalando loro un paio di lenti per leggere attivamente il territorio in tutte le sue stratificazioni storiche. Senza dimenticare la bellezza del paesaggio e un pizzico di poesia.

Alessia Cecconi



Piazza Attilio Ciardi a Prato in una foto di inizio Novecento
(Archivio privato Gabriele Badiani)

STAZIONANDO SUL "LEGNO" IN PIAZZA CIARDI A PRATO

Piazza Ciardi era il capolinea dei "legni" che ogni lunedì portavano a Prato bottegai, fattori, contadini, massaie e perdigiorno che, dalla Val di Bisenzio, andavano al mercato: il più importante della Toscana diceva il Sesto Caio Baccelli. Chi "a cassetta", chi sui sedili della domestica diligenza - sballottati tutti lungo la strada accidentata - avevano qualche novità da raccontare ai compagni di viaggio. I più informati, se non c'erano "tetti bassi"¹ ad ascoltare, raccontavano (ma in gran segreto!) storie licenziose di paese, di tradimenti fra coniugi finiti in tragedie, di corteggiamenti inopportuni, di scazzottate per debiti non pagati, di ragazze screanzate e d'altro ancora. Peccato che siamo arrivati già in Piazza Ciardi!

Umberto Mannucci
(scritto inedito del settembre 2013²)

Con queste parole, lo scrittore e amico Umberto Mannucci, prima di salutarci, ci ha fatto immergere nel chiasso dei viaggi ordinari a bordo dei "legni" in Val di Bisenzio, facendosi aiutare dalla foto di piazza Ciardi. Un viaggio dopo l'altro, in successione, fino al termine della giornata, quando i conducenti "rimettevano" i loro mezzi sul Mercatale, accompagnati dal picchiare ritmico dei battitori di rame che, sotto i loggiati, componevano la colonna sonora della piazza. Non abbiamo mai visto un "legno", ce ne hanno solo parlato i più vecchi, ma non è bastato. L'immaginazione ci ha ispirati a un salto ulteriore e quel medesimo viaggio abbiamo voluto ripercorrerlo, non più su una comoda e protettiva FIAT 128 celeste, ormai anch'essa assegnata ad un antro antico della nostra memoria, ma a bordo del brusco "legno".

Cercando la definizione di "legno" su un vocabolario di inizio No-

¹ Si definiscono nel linguaggio comune "tetti bassi" i bambini piccoli. Es. mandare a letto i "tetti bassi" per raccontare delle storie da adulti (Definizione di Umberto Mannucci - Archivio privato Cinzia Bartolozzi).

² Archivio privato Cinzia Bartolozzi.

vecento, compilato da Policarpo Petrocchi, lo troviamo riferito alle carrozze in generale. Ci fanno abbozzare un sorriso quelle espressioni, di tempi ormai andati, quali “pare il legno di una sposa”, per indicare una vettura di lusso, o ancora “c’ha sempre il legno alla porta”, riferendosi a chi vive in modo signorile³.

Immaginiamo di salire anche noi su una di queste vetture trainate da un cavallo: è essenziale, non troppo confortevole, adatta per i viaggi lunghi, sia nelle giornate primaverili, che nelle stagioni invernali. Ripercorriamo antichi tracciati, rievocando in ciascun luogo quello che la storia o la memoria, grazie a scritti storici o a racconti di fonte orale, fanno affiorare: lasciata piazza Ciardi a Prato, capolinea e partenza della Strada Maestra, attraversiamo Viano e Cantagallo, raggiungiamo il confine settentrionale di Vernio, laddove la Toscana incontra l’Emilia, toccandola nel dolce e agevole valico appenninico di Montepiano. Più epoche, più secoli, più storie che si guardano negli occhi e si danno la mano, scambiandosi i ruoli all’insegna della comune attrazione per quella... Strada Maestra.

Sono gli anni Trenta del Novecento e piazza Ciardi, punto di riferimento dei passeggeri che vogliono avvalersi dei “legni”, ben si presta alla sosta dei vetturini che attendono l’inizio di una nuova “vettura”. Con l’espressione “fare una vettura”, si intende in quest’epoca il servizio del vetturino che trasporta persone o cose⁴: una corsa, come diremmo oggi.

Il mezzo di trasporto ha un costo accessibile: lo utilizzano gli operai delle fabbriche, i gitanti che si spingono verso le fresche boschiglie, ancora i commercianti, gli industriali, gli avventori, o coloro che si recano alla famosa fiera settembrina. Tra loro anche semplici curiosi che, nel giorno del mercato, assistono alle contrattazioni dei fattori, dei sensali e dei sottofattori. Si riversano in grande numero nel Pratese: acquistano alcuni capi per accrescere le “stime vive” di qualche podere, vendono “bestie da lavoro” o da macello, o ancora fissano il prezzo delle granaglie.

³ “Legno” in: *Novo dizionario universale della Lingua Italiana compilato da Policarpo Petrocchi*, Milano, 1910.

⁴ “Vettura; “fare una vettura” e “Vetturino” in: *Novo dizionario*, op. cit. Alla voce “vettura” si può leggere “il dar bestie da sella, da soma o da tiro a giornata, a ore” e ancora “prendere un legno a vettura”.

Sul “legno” volevamo sederci “a cassetta”, accanto al vetturino, ma il viaggio è molto lungo e temendo lo spirare del vento tramontano, vogliamo essere riparati. Il posto “a cassetta” verrà occupato subito: è molto ambito e c’è sempre qualcuno che vuole sistemarsi lì. Ci sediamo su una delle due panche che ripartiscono l’interno della vettura. Nel mezzo resta un corridoio che viene anch’esso riempito nei giorni di grande afflusso: talora sul “legno” salgono anche otto persone, ma la struttura di ferro con le finiture lignee è coperta, e consente di stare in piedi tra le due panche o, in vetta, alle spalle del conducente.

L’abitudine e la pigrizia dei giorni nostri, però, consigliano di non privarci, in questo viaggio, di tutti gli strumenti di conoscenza a disposizione dell’uomo contemporaneo e allora abbiamo portato con noi un “tascape” ben fornito. Ne riordiniamo il contenuto, per esser certi di non aver dimenticato qualcosa. Un involto di carta contiene due belle fette di cantucci all’anice di Mattonella: su consiglio di Emilio Bertini, autore della più nota guida del territorio valbisentino.

Di guide ne abbiamo portate diverse e riferite a differenti epoche, fino al Novecento: le due del Bertini, promotore della sezione pratese del Club Alpino Italiano (CAI) a cui, non a caso, hanno dato il suo nome, la seconda, arricchita di indicazioni, che ritrae il barbuto camminatore⁵. Abbiamo anche alcuni suoi scritti, meno conosciuti⁶. Non manca il bel libriccino di Averardo Pippi del 1877⁷, che proviene da un appassionato collezionista del Gruppo Bibliofili Pratesi “Aldo Petri”, la Memoria di Enrico Bruzzi del 1899⁸, la guida di Alessandrina Badiani del 1907⁹ e quella su Montepiano di Francesco Bettini, datata 1897¹⁰. Ci siamo ricordati anche delle pagine de “Il

⁵ EMILIO BERTINI, *Guida della val di Bisenzio (Appennino di Montepiano)*, Prato, edizione 1881; edizione 1892.

⁶ EMILIO BERTINI, *In montagna, ricordi e note di un alpinista*, a cura di Fiorenzo Gei, Enzo Maestripieri, Firenze, 2015.

⁷ AVERARDO PIPPI, *Guida della valle superiore del Bisenzio*, Firenze, 1877.

⁸ ENRICO BRUZZI, *Pro Val di Bisenzio: memoria statistico-topografica per promuovervi l’impianto di un tramvia*, Firenze, 1899.

⁹ ALESSANDRINA BADIANI, *Val di Bisenzio*, fascicolo I°, Camerino, 1907.

¹⁰ FRANCESCO BETTINI, *La stazione estiva di Montepiano, con brevi cenni storico-topografici sul Comune di Vernio*, Firenze, 1897, p. 79.

Bisenzio”, scritto nel 1978 dal pittore Giulio Pierucci¹¹. Avremmo voluto portare gli scritti compilati in occasione dell’Esposizione Artistica-Industriale del 1880¹² e il cofanetto con la ristampa anastatica del “Calendario Pratese”, che ci parlano dei percorsi che affronteremo. Ma non avevamo più posto: volendo evitare di pagare i venti centesimi in più, come ci avrebbero richiesto nel 1892 “per ogni oggetto di bagaglio che non possa collocarsi nell’interno della vettura”¹³. Nel bagaglio sono state aggiunte alcune carte storiche. Siamo ancora fermi in piazza Ciardi. Il cavallo che tirerà il “legno” attinge alla biada della “gabbia” e comincia a spazientirci: la tavola della seduta, in legno, non è affatto confortevole; il vento inizia a soffiare muovendo i tendaggi della vettura.

Il conducente non accenna a partire: così, annoiati, ci mettiamo a sfogliare la prima guida che ci capita sottomano, frugando a casaccio. Leggiamo quel che scrive Averardo Pippi incamminandoci con lui per la strada “comoda e ben mantenuta... battuta moltissimo da pedoni e vetture” su per la valle. Sorridiamo leggendo che il frequente passaggio di diligenze, favorisce gli scambi tra i valligiani e i pratesi: è capace di togliere ai contadini la “selvatichezza”¹⁴.

La valle, sul finire degli anni Settanta dell’Ottocento, conta su un “servizio regolare e copioso di diligenze” per il trasporto passeggeri: due di esse partono tutte le mattine da Prato, eccetto il lunedì, e vanno fino a San Quirico, due vengono da San Quirico e da Vernio, una da “Carmignano”, e una da Vaiano a Prato¹⁵. Un numero di viaggi che per l’epoca è ritenuto un ottimo servizio.

Abbandoniamo Averardo Pippi, attirati dai calzoncini corti di Giulio Pierucci bambino, di cui sfogliamo alcuni appunti sciolti. Da Vernio a Prato, su un barroccio trainato da un ciuco, il ragazzo vive un viaggio avventuroso per la valle: “di borgata in borgata fra la gente festante, le fabbriche, i margoni tranquilli si correva a precipizio,

¹¹ Scritto di Giulio Pierucci dal titolo *Il Bisenzio*, 1978, in: Biblioteca Lazzerini di Prato, Tesi di Laurea dal titolo *Giulio Pierucci pittore*, di Maria Mattina, relatore Alessandro Parronchi, Università degli Studi di Firenze, Facoltà di Magistero, Anno accademico 1979/80.

¹² *Prato e la sua dell’Esposizione Artistica-Industriale del 1880*, Bollettino Ufficiale dell’Esposizione, Supplemento al Periodico La Toscana industriale, Prato, 1880.

¹³ E. BERTINI, *Guida della val di Bisenzio*, ed. 1892, op. cit., p. 30.

¹⁴ A. PIPPI, *Guida della valle superiore del Bisenzio*, op. cit., p. 18.

¹⁵ *Ivi*, p. 19.



Movimentazione lungo strada alla curva della Pieve di Usella in uno scatto del 1907 (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

il patrigno cantava e bastonava il ciuco, che dava scossoni (e chi ci faceva caso) e lo chiamava con nomi mistici come Putifarre o Brisacchino...”¹⁶. E ogni tanto dà uno sguardo al Bisenzio, di ritorno, la sera tardi: “stanco e polveroso mai una volta senza l’immagine di quel misterioso bellissimo fiume che ti seguiva lungo la strada, al fianco...”¹⁷.

Assumiamo le vesti di Francesco Bettini, che scrive: per chi non ha il privilegio di possedere un’automobile, “per chi non è audace sfidatore dell’aria e dei venti coi portentosi velivoli, e per i non allenati ciclisti, è forza ricorrere alle vetture ordinarie”. Si trovano a prezzi assai miti, ci dice, e “con automedonti onesti e non di rado gentili, - cosa non ordinaria - prestan servizio pei diversi paesi

¹⁶ Scritto di Giulio Pierucci dal titolo *Il Bisenzio*, op. cit., pp. 246-247.

¹⁷ *Ivi*, p. 244.

della vallata¹⁸. Automedonti? Com'è ormai lontano da noi questo termine che ci ricorda il cocchiere di Achille durante la guerra di Troia. Immaginiamo i suoi cavalli immortali, su questa via che "gode sempre di svariati spettacoli, di panorami nuovi e attraenti"¹⁹. Una strada che affascina e non nasconde i suoi problemi, soprattutto a Enrico Bruzzi, personaggio assai noto nel Pratese per i suoi studi sul tessile: "non va poi fatto credere che la strada della Valle sia tutta felicissima e prestabilissima al nostro soggetto che in alcuni punti è assai angusta, ma per adattarla non occorrerebbero certo lavori molto dispendiosi nonché colossali. In certi altri punti la larghezza utile della strada potrebbe essere forse sufficientemente allargata rimuovendo la dimora dei monti di ghiaia che ne occupano una bella parte"²⁰, scrive negli anni che salutano un Ottocento pronto ad accogliere il nuovo secolo.

Immersi troppo a lungo nelle letture, ci accorgiamo in ritardo che il conducente del "legno" ha schioccato la frusta per avvisarci che è pronto per lasciare Prato. "Via, alidò"²¹, grida, mentre sprona il cavallo a partire. Forse l'espressione è in qualche modo derivata dagli "Alidori", com'erano soprannominati i Cangioli, vetturini di San Quirico. O sarà vero piuttosto l'inverso?

Dal finestrino anteriore del "legno" il nostro... "automedonte", come lo definiva il Bettini, comunica con i viaggiatori per concordare le fermate durante il tragitto, in base alle loro necessità.

Riposte velocemente le guide nel "tascapane", ci si incammina lungo una viabilità frequentata da antica data, nota come Via Bolognese, Via di Lombardia, Maremmana, strappata ora al monte, ora sottratta al fiume Bisenzio, **in viaggio da Prato a Montepiano tra Settecento e Novecento...**



*La Strada Provinciale di San Quirico in un'immagine d'inizio Novecento
(Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)*



La strada nei pressi del Borgo di Santa Lucia in una immagine degli anni Trenta del Novecento (Archivio privato eredi Mannucci)

UNA VETTURA SULLA STRADA MAESTRA: DA PRATO A VERNIO TRA MERCI E PASSEGGERI

Il viaggio è iniziato. Il cavallo procede di buona lena, percorrendo la "Strada Maestra che conduce a Vernio": lasciata la Porta del Serraglio, il cuore di Prato è già alle spalle, mentre si dirige lungo via Bologna in direzione del "Popolo di San Bartolomeo a Coiano". Viale Galilei non c'è ancora, e su quello che oggi è il suo percorso si stendono campi agricoli in successione. Seguiamo pressappoco l'andamento del "gorone" che si ramifica in più canali, uno dei quali prende la direzione della vicina "Bachilloni". Andiamo incontro al Bisenzio, ripercorrendo con il dito il nostro tragitto sulle carte del Catasto Generale Toscano d'inizio Ottocento, accompagnati da quel "sordo scrosciare delle gore, confuso, qua e là, dal rumore operoso delle molte fabbriche"¹.

Sporgendosi dal "legno", appare, correndoci incontro, la chiesa di San Bartolomeo. Siamo già a salutare Coiano. In questa zona, ancora nel Novecento, è presente un dazio di ingresso alla città di Prato, per chi giunge da nord². Non è un caso che la chiamino anche "barriera": oltre questo luogo non si può passare con le merci soggette alla "gabella", se non si esegue il pagamento. Gli archivi giudiziari sono pieni di denunce di tentativi di elusione del tributo, evidentemente non andati a buon fine, escogitando espedienti o ricercando talora anche percorsi alternativi.

Come si evitano le dogane, prima della loro abolizione, così si beffano anche i dazi, rimasti quali retaggi del Medioevo. Il 6 giugno 1873, sul settimanale "L'Eco del Bisenzio" appare l'incredibile notizia di una truffa: "da tutto marzo fino a tutto maggio, si daziarono agnelli per ortaggi". Presso il dazio della Porta del Serraglio, viene allentato il controllo (appositamente, forse) e passano agnelli, già scannati, in botti sigillate, come se fossero ortaggi, pagando quindi un minimo importo.

Si può proseguire oltre: anche perché nulla è dovuto per il transito di passeggeri. Sorridiamo alle guardie, superandole: in segno di

¹ La Patria, 20 aprile 1924, *La strada lungo il Bisenzio*.

² Davanti alla "Fabbrica Ricceri" a Prato.

cortesìa verso questi uomini, spesso invisì alla cittadinanza, come ci dice la storia della guardia daziaria Boldrini, detta ironicamente "Brizzolo, Bezzicato o Soffietto", che presta servizio nel centro di Prato e da qualche tempo è bersaglio delle irriverenze dei ragazzi³. 12 aprile 1885: alla Porta del Serraglio, dove l'uomo era di servizio "cominciarono a udirsi i fischi dei soliti monelli". Dovendo egli recarsi all'ufficio daziario in via Ricasoli, "partì in mezzo a una selva di fischi da far assordire". Consigliato da un suo compagno di passare dai luoghi meno frequentati, "al Boldrini saltò in testa di fare il coraggioso", percorrendo strade centrali, mentre veniva seguito con "urli e fischi". Vedendosi in pericolo, fu costretto a rifugiarsi nella trattoria "La Toscana". Ma la folla non si placò, ruppe i vetri dello sporto della trattoria, si recò in piazza del Comune e poi dal Sindaco gridando "Abbasso il Brizzolo, abbasso il Delegato". La giornata si concluse nel peggiore dei modi con l'arresto di 12 giovanottelli sui 18 anni e l'arrivo di due compagnie del 7° Bersaglieri⁴. Dalla "barriera" posta alla fine di Coiano arriviamo nel "Popolo di Santa Lucia". Nei primi decenni del Novecento è contornato da due siepi che corrono, una a sinistra e una destra: con alcuni agglomerati significativi, ma in fondo "un paese dimenticato dal Comune di Prato". Sfogliando il settimanale "Il Lavoro" leggiamo le lamentele degli abitanti di questi luoghi. Dichiarano che "nessuno si rammenta che alla distanza di 3 chilometri da Prato trovasi il paese di Santa Lucia". Mancano l'acqua potabile e le fonti pubbliche. L'illuminazione stradale consiste in due soli fanali a gas, che servono la via provinciale, dimenticando di illuminare adeguatamente Il Guado, il Borgo, l'Inciottolo che sale al Casone e alla chiesa vecchia⁵. I racconti di Umberto Mannucci, cresciuto nella casa davanti alla vecchia Santa Lucia in Monte, permettono di collocare al posto giusto ciascuna di queste località, non senza un velo di malinconia⁶: sono i luoghi osservati da una Retaia che spesso "ha il cappello", con la sommità avvolta da dense nebbie, quasi a formarle un copricapo.

³ Fieramosca, 25 marzo 1885, *In giro per la città*.

⁴ Il Corriere del Bisenzio, 25 aprile 1885, *Cronaca settimanale*.

⁵ Il Lavoro, 21 febbraio 1920, *S. Lucia*.

⁶ CINZIA BARTOLOZZI - UMBERTO MANNUCCI, *Raccontami Prato*, Firenze, 2005, pp. 42 e ss.

Sorpassati i pilastri che danno accesso a Villa Filicaia, il cui lungo vialetto non esiste più, tranciato dal viale Fratelli Cervi, si giunge all'edificio del "Consorzio Cavalcio e Gore", la "Casa del Cal-lonaio", il cui muro perimetrale contiene la spinta delle acque del fiume e conduce fino all'antica struttura del Cavalcio: nelle notti tempestose nel fabbricato si agita la lanterna del Bini guardiagore, mentre "sorveglia il Bisenzio impazzito"⁷.

Dopo la stretta dell'Inciottolo, disagiata e pericolosa, appare il paesaggio disteso dei Monti della Calvana e del fiume Bisenzio che costeggia la Strada Maestra.

Meraviglia, nel nostro viaggiare, nei primi decenni del Novecento, il movimento dei vetturini che conducono i "legni" o ancora dei barrocciai: da intendersi, "chi, per mestiere, trasporta roba col barroccio". Servono la valle con i loro "veicoli, piuttosto rozzi, con due grosse ruote e il piano fermato sulla sala, per trasportar roba"⁸, trainati da un solo animale.

Prestano un servizio "conto terzi": hanno un grande piano di carico per l'industria tessile del distretto (in particolare carbonizzi e stracciature). Percorrono continuamente la via sterrata e polverosa: ogni mattina trasportano verso Prato le lavorazioni eseguite in val-lata e risalgono di sera colmi di "colli" di stracci da lavorare. Il barroccio è considerato il mezzo più adeguato per percorrere questa strada: con le due ruote si affrontano meglio viabilità accidentate, con salite alternate a discese.

L'andirivieni di carri riporta in mente i conteggi della "Memoria" scritta da Enrico: il Bruzzi naturalmente. Tirata fuori di fretta dal nostro bagaglio, mettendo sottosopra tutto il contenuto, vi leggiamo che è facile rilevare il movimento di persone e di merci sulla strada⁹: Bruzzi, con tanta pazienza, si è preso la briga di osservare che nella valle, definita come "alveare di industrie", mediamente i carri merce dei lanifici, fra gli "ascendenti" e i "discendenti" ammontano quotidianamente a circa 60, generalmente caricati di 7-10 quintali di prodotto o di materia prima da lavorare¹⁰.

⁷ UMBERTO MANNUCCI, *La Retaia ha il cappello*, Roma, 1971, p. 22.

⁸ "Barroccio" e "Barrocciaio" in: *Novo dizionario*, op. cit.

⁹ E. BRUZZI, *Pro Val di Bisenzio*, op. cit., p. 36.

¹⁰ *Ibidem*.

Ma il barroccio è il veicolo ideale anche per trasportare merci per il commercio. Lo utilizza il patrigno di Giulio Pierucci (all'epoca un ragazzino di 10-12 anni) che fa l'ortolano ambulante e si reca fino a Vernio, per cercare clienti fra i fedeli all'uscita della Messa domenicale. Nel 1978, diversi anni più tardi, il pittore ricorda quel periodo della sua gioventù: le partenze di buio con il barroccio tirato dal ciuco e carico di merce. "Si prendeva su per la Bolognese... io mi addormentavo facilmente ma lui mi destava per fare il cambio della guida, succedeva che anch'io mi riaddormentavo e spesso il ciuco si fermava, o andava a battere su qualche barroccio incrociante (col conducente anche lui addormentato) allora erano vociacce e bastonate da non dire, alle bestie, e si seguiva la strada della valle di notte, alla Tignamica, Gabulana [sic], Usella, Carmignanello sù sù col chiaro di luna, le ombre dei boschi; le case bianche spettrali, e il fiume che tratto tratto si affacciava brillante e rumoroso... e le curve strette a ridosso... il ciuco lento riprendeva la strada..."¹¹.

Sono scene che scandiscono le giornate dei ragazzini delle frazioni sviluppate lungo la strada. In pantaloni corti, con le scarpe comprate "a crescita", impolverate dal passaggio dei mezzi sulla strada non ancora asfaltata, disputano tra loro per affermare chi tra i vetturini posseda i cavalli più belli. Conoscono tutti quelli che esercitano il servizio in questi luoghi: sanno i nomi di coloro che sono partiti da Vernio, come Arrigo Fiesoli con il suo calesse, di quelli che provengono dalla Briglia o da Vaiano, come i Bencini, dotati di splendidi cavalli, o il Ciardi, che ha la fama di avere animali brillanti da attaccare al calesse o ai barrocci, quando fa i servizi sul Bisenzio.

Commentano concitatamente il passaggio di Ida Collini di Vaiano, l'unica donna a fare la conducente di cavalli in zona. Alcuni di loro, come i Collini vetturini, e i Bencini, lavorano da Prato in su e sono specializzati nel trasporto di rena colata e vagliata dai renaioi, insieme al "ciotto", lemma locale del ciottolo, a indicare i "sassi che rotolati dalla corrente dei fiumi anno [sic] acquistato una forma liscia e rotondeggiante"¹².

¹¹ Scritto di Giulio Pierucci dal titolo *Il Bisenzio*, op. cit., pp. 245-246.

¹² "Ciottolo" e "ciotto" in: *Novo dizionario*, op. cit.



Il vetturale Arrigo Fiesoli di Mercatale di Vernio fotografato sulla Strada Maestra dal dott. Falcini di Vaiano, negli anni Trenta del Novecento (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

Ogni piccolo tratto di strada ha una storia da raccontare, a partire da quella "Torricella" di Santa Lucia, ancora visibile tra il Mulino Leonetti e la Villa, in un punto strategico della strada, tale da renderla "un ottimo mezzo di offesa e di difesa"¹³. È famoso quel "Sasso di Garibaldi", sulla cui vicenda non indugeremo, salvo rammentare che, nella sua trafila dalla Romagna, nel 1849, venne condotto dai patrioti pratesi dal Mulino di Pispola a qui, passando da un barroccio a una carrozza chiusa, per condurlo alla stazione del Serraglio di Prato. Un'epigrafe, murata di faccia al Tabernacolo della Madonna della Tosse, ricorda ancora il fatto.

Al più antico toponimo di "Ponte a Zana", che rammenta il passaggio sul fiume verso la strada per il Mugello, il tempo ha sostituito

¹³ LEONELLO MAIANI, *S. Lucia in Monte*, Prato, 1914, p. 11.

quello di “Madonna della Tosse”, per l’uso inveterato di accompagnare i bambini che soffrivano di tosse canina allo sbocco della vallata. Percorriamo la Curva della Madonna della Tosse, oggi semidimenticata, da quando la Provincia di Prato ha aperto qui un varco nel Monte delle Coste, per rettificare il percorso stradale¹⁴.

D’istinto, viene da sistemarsi il fazzoletto al collo per non patire la leggera brezza che qui spira. Ecco la Collina di San Leonardo che si protende verso il Monte de Le Coste, già all’interno del Comune di Vaiano. Osserviamo questo punto della strada dall’alto, a volo d’uccello, come ci capita sovente di fare. Da una delle aie in alberese di qualche contadino della Fattoria Rucellai o del mezzadro del fiorentino Francesco Marucelli, che possedette un podere a San Leonardo, ci sporgiamo come affacciati a una “Terrazza”. Lo sguardo indugia sulla piana pratese cercando di trovare limiti agli insediamenti, ma Firenze, Prato e Pistoia si uniscono in un lungo interminabile abbraccio. Giungono fin quassù, attutiti dal vento, lo stridere delle ruote del treno della Direttissima e i rumori sulla strada che in questo tratto è detta “Strada delle Coste”. Scorre ai piedi del monte, in uno dei luoghi più difficoltosi del percorso. Sembrò troppo stretta nel secondo dopoguerra, quando gli autobus nel passaggio in questo punto non riuscivano a scambiarsi. Proprio qui, nel 1950, gli operai in agitazione per i licenziamenti compiuti allo stabilimento Forti, si misero al lavoro nel corso di una protesta che assunse forme particolari e che venne definita lo “sciopero a rovescio”: questo cantiere autogestito riuscì finalmente ad allargare la viabilità delle Coste¹⁵.

Ma il senso di disagio che si prova nel Novecento percorrendo questo tratto, non si capisce se sia dovuto allo strapiombare dei versanti o alle vicende della “Banda del Ciuco Nero”, di cui parlava Umberto Mannucci. Si riferiva a un pregiudicato che “aveva all’anima l’omicidio di un carrettiere che transitava in via Bologna, al quale fu tagliata la lingua sulla salita delle Coste, perché non

¹⁴ CINZIA BARTOLOZZI, *Il Tabernacolo della Madonna della Tosse sulla Strada delle Coste, note storiche per il restauro del tabernacolo di Santa Lucia di Prato*, Firenze, 2006. Relativamente all’intervento di realizzazione della Galleria della “Madonna della Tosse” si precisa che i lavori vengono consegnati all’impresa nell’aprile 2006 e che l’opera verrà inaugurata il 23/12/2009.

¹⁵ ANNALISA MARCHI (a cura di), *Fior di Memoria*, Fondazione CDSE, Calenzano, 2016, p. 296.



Lavori di allargamento della Strada delle Coste, durante il periodo di costruzione della Direttissima, alla fine degli anni Venti del Novecento (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Fiondi)

denunciasse i suoi rapinatori, che aveva riconosciuto. L’uomo morì dissanguato, mentre il cavallo continuò il suo cammino verso La Briglia. Quest’orrendo fatto aveva decretato pericoloso di notte il tratto delle Coste fra la Madonna della Tosse e Camino”¹⁶. Dalla Foresta alla “Cartaia Vecchia”, il percorso è breve: la fabbrica è conosciuta nel Novecento come “Lo Sbraci” ed è sovrastata da un

¹⁶ C. BARTOLOZZI - U. MANNUCCI, *Raccontami Prato*, op. cit., pp. 57-58.



Lo sciopero a rovescio nei pressi della Tignamica nel 1950
(Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Fiondi)

insediamento colonico ancora oggi chiamato Castelluccio, a ricordare il luogo nel quale anticamente sorgeva il Castello di Ugnano, di cui resta forse qualche elemento fisico, poco percepibile, sulla sommità del poggiolo.

È il 1895, quando Alessandro Scarlini incomincia una nuova via di accesso dalla Strada Maestra alla sua villa e alle altre sue proprietà, sulla sponda sinistra del Bisenzio: "la strada era fatta di due tratti raccordati con una curva di 7 metri di raggio, che toccava il punto estremo della proprietà Scarlini"¹⁷. La costruzione dà origine, nel 1892, a una contesa presso la Pretura di Prato, che sfocia in una lunga causa. Abbandoniamo volentieri lo Scarlini e tutte le sue beghe legali per riprendere il viaggio, lasciando in basso "Cammino": non ci sono ancora il mulino e la gora, fatti realizzare da John Alfred Spranger.

Nei pressi de La Briglia, al bivio della "Strada di Cerreto", la Strada Maestra passa accanto al cancello della fabbrica tessile, all'ingresso della cartiera (1735), della fonderia di rame (1845) e del grande

La Briglia



Sulla vecchia Strada maestra alla Briglia, davanti alla Fabbrica Forti; l'ortolano con il suo barroccio è attorniato dai ragazzi (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Fiondi)

stabilimento dei Forti. Il 22 maggio 1927: la ditta sta inaugurando un "servizio autobus" con sessanta posti, per il trasporto dei suoi operai, in sostituzione del precedente gestito con "carrozzella trainata da cavalli"¹⁸.

Risaliamo a incontrare l'attuale strada provinciale che conduce alla Tignamica, agglomerato nato nel Novecento lungo la Strada Maestra, a partire dalla costruzione delle "Case del Forti", destinate agli operai de La Briglia. L'antica viabilità ottocentesca corre lungo il fiume, in una zona quasi priva di insediamenti: per salvaguardia si realizzano, in tempi diversi, i "tori", strutture murarie capaci di sfidare l'irruenza delle acque. Vediamo il "Toro del Betocchi", dove i contadini conducono le pecore per lavarle in Bisenzio, prima della tosatura: basta spingerne una in acqua, la prima del branco, che le altre la seguiranno da sole.

Più a nord incontriamo un altro "toro", quello de "Il Bongino". Con questo toponimo è conosciuta la storica trattoria della Tignamica,

¹⁸ La Patria, 22 maggio 1927, *Altra benemeranza della ditta Forti*.

La Tignamica



*La Tignamica in un'immagine dei primi decenni del Novecento
(Archivio privato Fiorenzo Fiondi)*

l'unico edificio già presente nell'Ottocento, dove si mangiano i famosi pesci, "urlati" nei mercati come "di Bisenzio vivi!": qui davanti c'è la sosta tradizionale dei barrocci che tornano da Prato, dopo aver terminato il servizio. Si ammirano i cavalli in fila, tutti ordinati su un lato, mentre i vetturini li ricoprono con le ruvide coperte, se sono sudati: li abbeverano, li ristorano, o entrano nel locale per concedersi qualcosa da mettere sotto i denti o un bicchiere di buon vino.

A procurare la "gramigna" per i cavalli, si adoperano i ragazzini della zona: la cercano e la portano alla pescaia, la gettano in acqua per ripulirla e si guadagnano la merenda, come compenso del lavoro svolto¹⁹.

Facciamo un gesto al conducente del nostro "legno", per chiedere una sosta. Ci è parso di vedere Fiorenzo Fiondi che si attarda a discutere con i vetturini fermi dal Bongino: ci accoglie sorridente



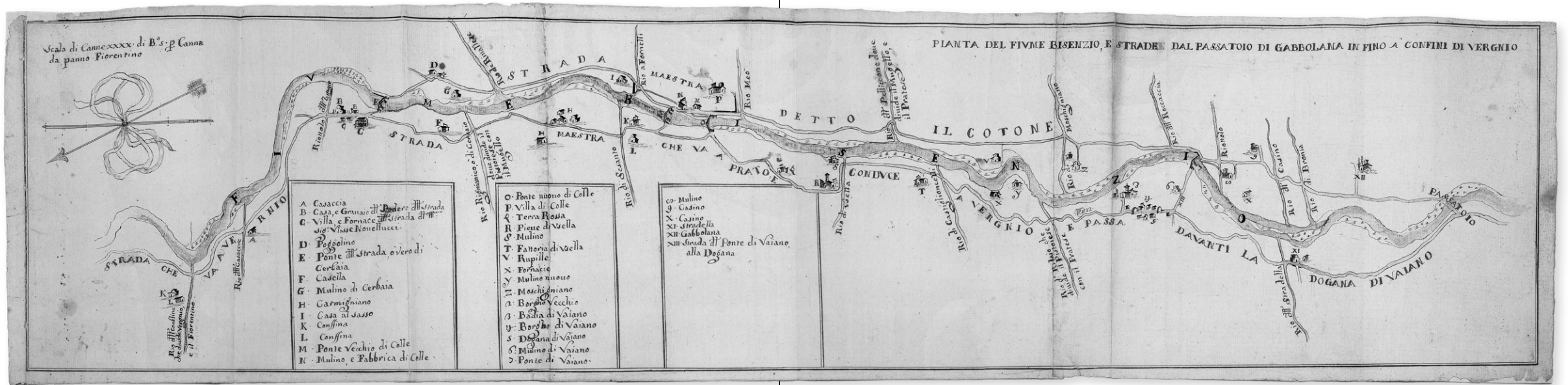
*I primi lavori di asfaltatura della strada provinciale negli anni Trenta del Novecento
(Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Fiondi)*

mentre gli proponiamo di parlarci della Strada Maestra. Si zittisce un attimo, si fa serio, si volta verso nord, dandoci per qualche attimo le spalle, poi rivede gli operai della ditta Scarselli, mentre asfaltano il tratto dalla "Curva del Belli", dopo La Tignamica, fino alla casa del Masso all'Anguilla. Si distrae al passaggio di un vetturino che sta arrivando: è Ida Collini. Purtroppo le macchine rumorose, all'opera per l'asfaltatura, fanno impaurire il suo cavallo. La bestia non si tiene più, mentre, terrorizzata, si lancia su per il bosco, tra il panico degli astanti²⁰.

È necessario congedarsi in fretta, rimontando rapidamente in vettura, il viaggio è lungo.

Sorprendiamo lo sguardo curioso del nostro vicino. Deve averci spiato con la coda dell'occhio per tutto questo tempo. Recuperiamo

²⁰ Testimonianza orale di Fiorenzo Fiondi, cit.



Pianta del Fiume Bisenzio, e strade dal passatoio di Gabbolana in fino a confini di Vergnio XVIII sec. (ASP, Carte Novellucci, filza 54, n. 41)

dal bagaglio un'ingombrante carta antica della famiglia Novellucci, per stenderla sulle ginocchia. È la "Pianta del Fiume Bisenzio, e strade dal passatoio di Gabbolana in fino a confini di Vergnio"²¹, priva di datazione, ma settecentesca. Sarà utile per accompagnare il viaggio della nostra vettura lungo la "Strada Maestra che va a Prato e conduce a Vergnio e passa davanti la dogana di Vaiano", una delle dogane granducali toscane della zona.

Cerchiamo di posizionare il "Passatoio" che, a guado del Bisenzio, la carta ci mostra condurre in "Gabbolana": in questo punto, nel 1791, verrà inaugurato il Ponte del Buonamici, per servire la sua ramiera (poi ferriera), oltre il fiume.

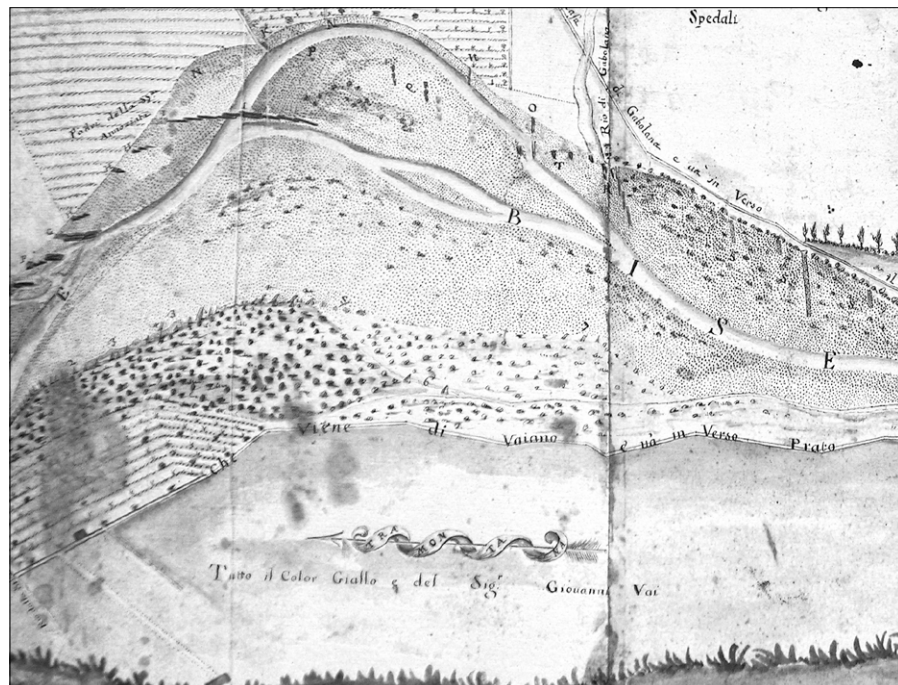
Vediamo l'insediamento "Stradella", in tempi più vicini a noi noto come "La Strada" o "Il Collini", dal cognome della famiglia colonica che lo tiene a mezzadria nel Novecento, per conto della fattoria del Mulinaccio. Nel marzo 1908 si verifica qui uno dei primi inci-

Gabbolana

²¹ ASP, Carte Novellucci, filza 54, n. 41, Pianta del Fiume Bisenzio, e strade dal passatoio di Gabbolana in fino a confini di Vergnio.

DESCRIZIONE

- | | |
|---|--|
| A. Casaccia | Y. Mulino nuovo |
| B. Casa, e Granaio dl Podere dll Strada | Z. Moschigniano |
| C. Villa, e Fornace dll Strada dl Ill.mo Sig. Vlisse Novellucci | 2: Borgho Vecchio |
| D. Poggolino | 3: Badia di Vaiano |
| E. Ponte dll Strada, o vero di Cerbaia | 4: Borgho di Vaiano |
| F. Casella | 5: Dogana di Vaiano |
| G. Mulino di Cerbaia | 6: Mulino di Vaiano |
| H. Carmigniano | 7: Ponte di Vaiano |
| I. Casa al Sasso | 8. Mulino |
| K. Conffina | 9. Casino |
| L. Conffina | X. Casino |
| M. Ponte Vecchio di Colle | XI. Stradella |
| N. Mulino, e Fabbrica di Colle | XII Gabbolana |
| O. Ponte nuovo di Colle | XIII. Strada dl Ponte di Vaiano, alla Dogana |
| P. Villa di Colle | |
| Q. Terra Rossa | |
| R. Pieve di Vsella | |
| S. Mulino | |
| T. Fattoria di Vsella | |
| V. Rupille | |
| X. Fornacie | |

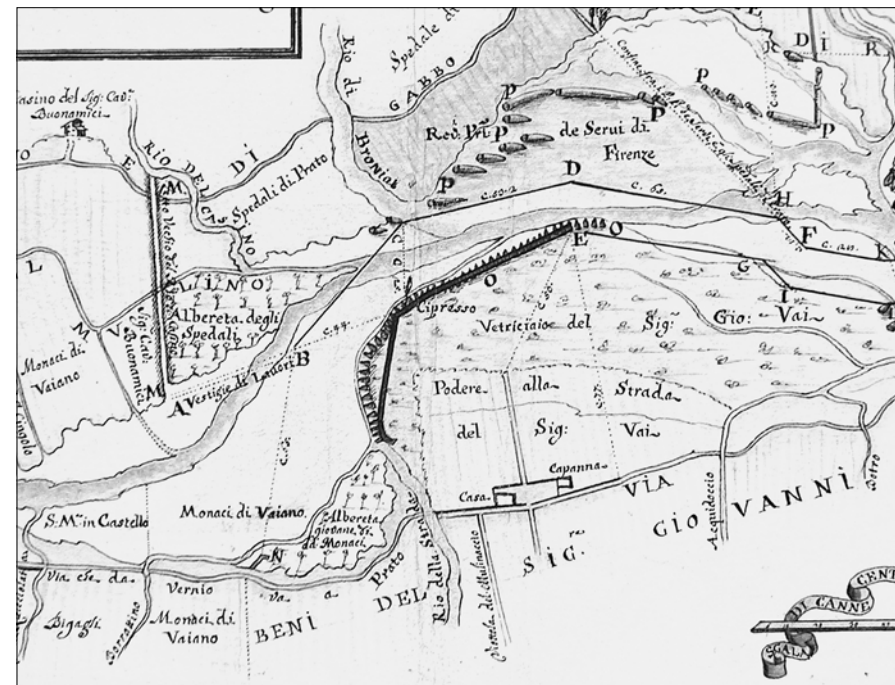


Pianta dei beni degli Spedali datata 1696
(ASP, Ospedale della Misericordia e Dolce di Prato, 4487 bis, n. 39)

denti causati da un'automobile: viene "investito al Collini un bambino che portava un pasto a un operaio del Cavaciocchi"²². Poco oltre, davanti al vecchio cimitero di Vaiano, il 19 luglio 1944, avvenne una strage di bestie vaccine: gli aerei alleati avevano mitragliato i capi di bestiame che i tedeschi avevano raziato. In questo "macello" generale, la popolazione corse a fare rifornimento, nella fase ormai imminente del passaggio del fronte²³. Fino agli anni Cinquanta e alla nascita del nuovo Comune di Vaiano, quando il sindaco Carlo Ferri fece realizzare la circonvallazione superiore, il tracciato della Strada Maestra resta quello della carta settecentesca: si imbecca via Cavallotti (oggi via Braga), dove il

²² Il Lavoro, 21 marzo 1908, *Feroce investimento*.

²³ Testimonianza di Saverio Pini, in: ANNALISA MARCHI (a cura di), *Storia e storie della Val di Bisenzio n. 5, I luoghi della memoria: itinerari della Liberazione*, CDSE della Val di Bisenzio, 1994, p. 45.



Pianta del fiume Bisenzio dal Ponte di Vaiano fino al Rjo di Terravistio, fatta per dimostrare alcune differenze vertenti fra Venerabili Spedali della Misericordia e Dolce di Prato et il Sig. Gio. Vai nel 15 Dic. MDCXCVIII, copia del 10 marzo 1760
(ASP, Ospedale della Misericordia e Dolce di Prato, 4487 bis, n. 44)

nucleo antico del paese è ancora protetto tra due porte, escludendo l'erta della Viaccia. La risalgono faticosamente, con l'ausilio di un servizio di trapelo, alcuni contadini di ritorno dal Mulino della Badia. Poco oltre la porta sud, sul lato sinistro, il carro merci che ci precede viene bloccato alla "dogana di Vaiano" per pagare la "bulletta". Qui si ferma, nel 1751, Giovambattista Lucarini²⁴, dovendo pagare due soldi ad Anton Francesco Lucherini "ministro della dogana di Vaiano", per il passaggio delle sue pecore dalla Strada Maestra. Branchi di pecore, anche di settanta capi, si vedono transitare dall'Appennino alla Maremma, ancora nel Novecento, costringendo a rallentare il passo.

²⁴ ASP, Archivio di Vernio, Miscellanea 1750-1784, filza 287, *Lista di spese di Giovambattista Lucarini, 1751-1764*.



Via Felice Cavallotti nei primi decenni del Novecento
(Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Fiondi)

Dalla stessa dogana, che resta oggi di difficile individuazione per le trasformazioni che hanno investito la zona dopo il settembre del 1944²⁵, passa, nel 1784, anche Maria Eufemia Biagioli, che lavora alla Rocca di Vernio e che, avendo guadagnato una certa somma "colla quale rivestirsi", qui giunta, viene dalla guardia "messa in frodo, a cagione di non aver essa attesa la sua incapacità fatte le opportune bullette"²⁶.

La Strada Maestra, nei primi decenni del Novecento, non è asfaltata ed è disagiata da percorrere: al fondo sconnesso si succedono salite alternate a discese, oltre a "strette" che rendono critico il transito ai barrocci carichi di merci che trasportano i prodotti agricoli delle fattorie e dei poderi sparsi della media e bassa collina. Provengono dalle parti più in quota del territorio quei sacchi pieni di farina di castagne, macinate sotto i palmenti di pietra carpineta

²⁵ Durante la ritirata tedesca viene fatto saltare un intero tratto dell'attuale Via Braga, per ostacolare i movimenti degli Alleati che sopraggiungono. A. MARCHI (a cura di), *Storia e storie della Val di Bisenzio n. 5*, op. cit., p. 65.

²⁶ ASP, Archivio di Vernio, Miscellanea 1750-1784, filza 287, *Lamentazione di Maria Eufemia Biagioli del 4 febbraio 1784*.

nei mulini, dopo una lunga seccatura nelle "cannicciaie".

Il disagio di questo continuo passaggio di barrocci e vetture è avvertito anche dagli abitanti di Vaiano che, il 20 gennaio 1912, si lamentano sul settimanale "Il Lavoro" chiedendo la "cilindratura della strada che attraversa il paese", oltre alla "illuminazione elettrica delle vie", che non avverrà fino al luglio del 1913, con corteo e concerto in "piazza Galilei"²⁷. Fino ad allora le vie del paese a Vaiano restano illuminate ad acetilene, mentre nelle abitazioni c'è già la luce elettrica²⁸. Nel 1920 ci si lamenta anche per la strettoia di via Cavallotti, sul settimanale "Il lavoro": "ci sono cartelli con la scritta 'veicoli al passo', ma andate a dirlo. Incominciano i camions militari e le automobili dei ricconi valligiani a irridersi dei cartelli..."²⁹.

Riprendiamo il cammino o non arriveremo più a Montepiano: i tratti più difficoltosi devono ancora arrivare. Uscendo da Vaiano la fermata d'obbligo è da La Mamma, scrive il pittore Pierucci: "un trattore che stava sempre seduto su la porta della bottega, grosso e tondo come una palla, per la bevuta, un bicchiere nero per lui [il patrigno, n.d.r.] e mezzo bianco, dolce per me..."³⁰.

Avendo già fatto sosta dal Bongino a La Tignamica, non vogliamo "fare come il ciuco del pentolaio"³¹, come avrebbero detto allora, fermandosi "di uscio in uscio", quindi passiamo oltre, senza indugiare, in direzione di Rilaio, nei pressi di uno degli edifici chiamati, già nel Settecento, "Borgho Vecchio".

Entrando nel Comune di Cantagallo si scorge il "Mulin Nuovo" che in molti ricordano come "Mulino Bellandi". Il tempo di giungere al Fabbro e si nota un barroccio carico di merci: è di un "fornitore" o "provveditore"; raccoglie gli ordini dei bottegai, procura le merci ordinate scendendo fino a Prato e al ritorno recapita a ciascuno quanto richiesto.

Alla Fattoria di Usella, nei pressi del cancello, evidentemente in visita da queste parti, c'è la nobildonna Caterina Guicciardini, la

²⁷ Il Lavoro, 27 luglio 1913, *Vaiano*.

²⁸ Il Giornale di Prato, 21 gennaio 1912, *Da Vaiano*.

²⁹ Il Lavoro, 27 marzo 1920, *Vaiano*.

³⁰ Scritto di Giulio Pierucci dal titolo *Il Bisenzio*, op. cit., p. 247.

³¹ *Far come il ciuco del pentolaio: uno che passa da uscio a uscio, che indugia, si ferma a tutti gli usci* (Definizione di Umberto Mannucci - Archivio privato Cinzia Bartolozzi).

Usella

cui famiglia d'origine è proprietaria di vaste possessioni in destra idrografica di Bisenzio. È magra e sorridente, nel suo abito scuro e sobrio, mentre si rivolge all'obbiettivo del fotografo: con la mano sinistra tiene una borsetta che per la sua modernità potrebbe essere dei nostri giorni, con la destra si appoggia a una giannetta per aiutare il suo incedere lento³².

Nell'Ottocento la strada fronteggia il prospetto principale della villa Guicciardini, ma vi è un tempo, neppure così remoto, nel quale la Strada Maestra le passa dietro, punta verso il podere Usella, per poi proseguire a dritto, riallacciandosi all'attuale percorso nei pressi della curva della chiesa, pur di non violare con la strada il giardino della villa³³.

Superata la curva di Terrarossa, la nostra carta settecentesca rappresenta, a poca distanza l'uno dall'altro, il "Ponte nuovo di Colle", più a sud, e il "Ponte Vecchio di Colle", oggi non più percorribile. Un tempo, per l'accidente della montagna, era necessario scansare questa porzione di strada, come ricordato da Bettini: "proseguiamo e vediamo due vecchi ponti. Si passava all'altra sponda del Bisenzio per il primo di questi e si ripassava sulla sinistra per il secondo, perché il monte, cui ora rasenta la nuova strada, minacciava franso, e di tanto in tanto, dall'alto scendevano nel fiume, con immane fragore, valanghe di detriti e di sassi"³⁴.

Colle

Lo stesso versante è precipitato, proprio in questo tratto, in tempi vicini a noi, costringendo ad avviare la messa in sicurezza del costone. In altre epoche, qui si potevano incontrare barrocci che portavano a valle carbone, "braccia", fascine³⁵ per i forni, legna da ardere e da costruzione o, ancora, paline di castagno.

Il vetturino scambia qualche commento con uno dei passeggeri che ci porge il fianco e lo vediamo gesticolare parlando dei problemi della strada. Il viaggiatore domanda quali siano le "sofferenze", come le chiama lui, che la affliggono, quasi si trattasse di una vec-

³² Si fa riferimento all'immagine fotografica di Caterina Guicciardini pubblicata in: CINZIA BARTOLOZZI - ANNALISA MARCHI, *Il Mulinaccio in Val di Bisenzio, Storia della Villa e Fattoria*, Firenze, 2004, p. 258.

³³ Si veda il Cabreo del Podere Usella (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Fantechi).

³⁴ F. BETTINI, *La stazione estiva di Montepiano*, op. cit., p. 22.

³⁵ Le fascine venivano realizzate utilizzando il rimaglio boschivo alla ripulitura del sottobosco, prima del taglio di alto fusto.



Il paese di Usella preceduto dalla lunga diritta stradale negli anni Cinquanta del Novecento (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

chia secolare, scarna e nerbuta, dalle fattezze umane. La possiamo immaginare così, con una pelle di color "colombino", a richiamare il "buon sasso"³⁶, l'alberese, con cui è mantenuto il suo fondo. I capelli brizzolati, come spolverati di nevischio, si spargono tra le valli e ondeggiando seguendone il profilo. Sono così rigidi e spessi, che dove le pendenze dei versanti si accentuano, ci appaiono come enormi apparati radicali che la tengono stretta alla terra.

Il dialogo tra vetturino e passeggero, che ha un "cappello sulle ventitré", è ricominciato. Il primo spiega che il problema di questa via sono le strettoie, come quella che stiamo per incontrare a Carmignano, dove si sommano la svolta brusca e il restringimento della via: non a caso è appena successo un incidente. Negli anni Quaranta del Novecento qualcuno ha fotografato qui il camion

³⁶ F. BETTINI, *La stazione estiva di Montepiano*, op. cit., p. 8.

della ditta Romei che ha urtato violentemente il muro di una casa. La vettura si dirige velocemente verso quella che nel Settecento è indicata come la “Villa e Fornace della Strada”, osservate dalla severa Rocca Cerbaia. A non troppa distanza dall’edificio denominato “Casaccia”, a partire dall’anno 1788, sorge la “Nuova Dogana di Strada”³⁷. Posta non lontano da Le Confini, consente di svolgere, per la parte del Granducato, l’esazione delle “bullette”: il portico a pilastri che ne precede l’ingresso, filtra gli accessi alla “stanza della gabella” e ai tre quartieri destinati ai soldati, al doganiere e alla guardia³⁸.

L’edificio esiste ancora ed è ben riconoscibile, ma l’originario tracciato stradale, assai stretto, corre sopra la strada attuale, mantenendo un ruolo di collegamento a servizio degli edifici. Passiamoci davanti: un barroccio è fermo alla dogana. Trasporta verso Prato e Firenze formaggi, latte dei pascoli montani e ancora ottimo burro prodotto nelle cascine e burraie della zona, salvaguardandone la freschezza, nei periodi più caldi, grazie alle lastre di ghiaccio “affettato” dalle ghiacciaie dell’Appennino³⁹.

Capita spesso ai barrocciai che scendono verso valle, di incrociare gli sguardi dei villeggianti o dei gitanti e di rivolgere loro un cenno di saluto, lasciandoli proseguire verso Montepiano o verso Castiglione dei Pepoli: si stima che, nel 1899, la strada bisentina complessivamente considerata da Prato a Montepiano, sia percorsa da circa 18.750 toscani e da 20.000 romagnoli. Al solito, a effettuare questi conteggi, ci ha pensato il buon Enrico Bruzzi, che ormai conosciamo bene.

Non è un caso se nell’anno 1908, un certo Ruggeri di Castiglione istituisce un servizio automobilistico da Bologna a Prato, con il contributo dell’imprenditore Ciatti di Mercatale⁴⁰. Quasi dieci anni dopo, il 16 febbraio 1917, i carabinieri di Vernio, fermano Valentino

³⁷ Comune di Prato, Progetto “I segni del territorio” consultabile online all’indirizzo: segnideltoritorio.comune.prato.it, *Piante della Nuova Dogana di Strada edificata negli anni 1788, e 1789*, datata 7 maggio 1789, priva di segnatura archivistica.

³⁸ In quest’epoca, oltre a questa dogana, si rappresentano anche quella di Montecuccoli, nota come Doganaccia delle Forche e quella di Mangona.

³⁹ Ci torna in mente che una di queste strutture l’abbiamo incontrata a Usella, poco distante dalla strada vecchia che passa dietro alla villa. La sua posizione, a metà strada tra l’alta valle e la piana, ci appare adesso assai strategica per sostituire il ghiaccio.

⁴⁰ L’Eco del Bisenzio, 24 ottobre 1908, *Corrispondenze*.



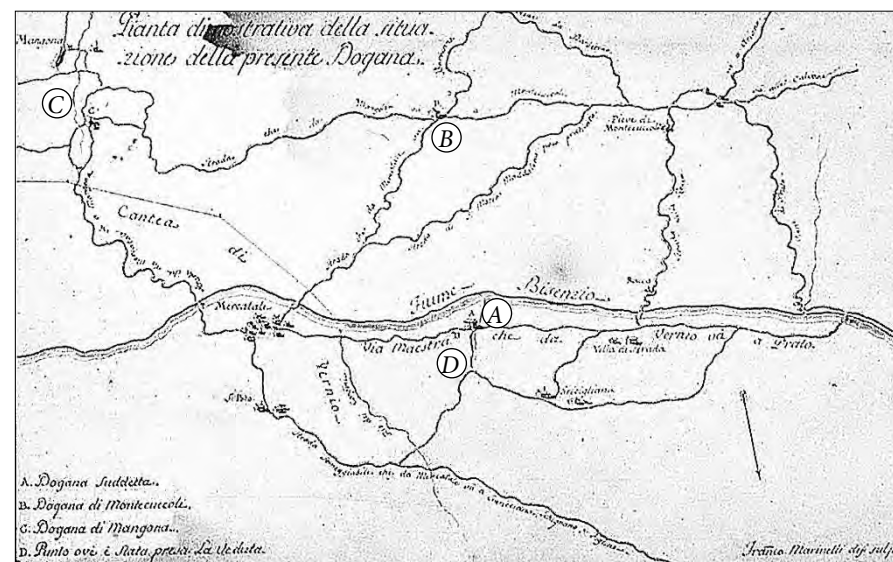
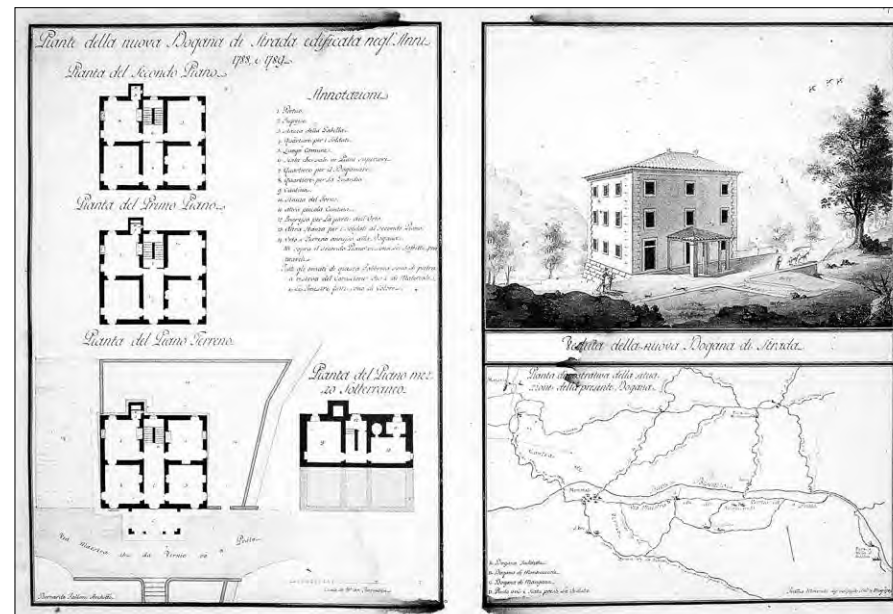
Incidente occorso al camion dello stabilimento Romei in una foto del 1940 circa (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

Cristalli di Primo, di anni 23, di Castiglione dei Pepoli. La cronaca conferma che il collegamento, di qua e di là dell’Appennino, è già in funzione: nella circostanza, viene elevata una contravvenzione perché il Cristalli è alla guida di un’auto pubblica della Società Vialis Esperia, sfornita della prescritta targa⁴¹.

Cullati dall’incedere brillante del cavallo che tira la vettura, anche in un’epoca in cui le automobili pubbliche sono già comparse nella vallata, siamo quasi giunti a Le Confini. Qui, purtroppo, e non a caso, ha termine la carta dei Novellucci, che ci ha accompagnati fino ad ora.

⁴¹ ASP, Fascicoli Penali, filza 128, *Procedimento contro Cristalli Valentino del 19 luglio 1917*.

Si entra nel territorio di Vernio nel momento in cui, dalle zone più alte e disagiate, comincia il traffico delle migrazioni stagionali, con partenze in autunno, dopo la raccolta delle castagne: sono almeno duemila persone a muoversi in questo modo, negli anni a cavallo tra Ottocento e Novecento⁴².



⁴² E. BRUZZI, *Pro Val di Bisenzio*, op. cit., p. 37.

Piante della Nuova Dogana di Strada edificata negl'anni 1788, e 1789 (cfr. nota 37)



Evaristo e Leopoldo Granchi nei pressi delle Confina, negli anni Trenta del Novecento. Sullo sfondo: la bandita che fu dei conti feudatari (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

DA LE CONFINA

AL VECCHIO CONFINE TOSCANO

Da poco abbiamo oltrepassato la dogana granducale: pare che anche i nomi dei luoghi lungo la Strada Maestra diventino storia, come quel fosso de Le Confina, varcato il quale entriamo nell'antico feudo di Vernio, costeggiando una delle bandite dei conti feudatari, fino alla località "Borsano", dove si diramava la via di Macereto-lo, inerpicandosi verso la Pieve di Sant'Ippolito.

Passa di qui, nel 1741, Domenico Tonini di Fossato, proveniente dalla fattoria di Usella: è stato a "pigliare un sacco di farina con la polizza del curato di Fossato e nell'istesso tempo... quattro agnelli per portarli a Prato". Ma ci ripensa e li porta con sé nel tornare a Fossato, evitando di passare dalle dogane del feudo, per non pagare la "gabella": con poca fortuna, perché lo vediamo sorpreso da uno "sbirro" che gli sequestra il somaro con il suo carico e lo accusa di passaggio di frodo¹.

Scene di vita quotidiana, vissute al tempo in cui il possedimento dei conti Bardi, facoltosi cittadini a Firenze e signori feudali a Vernio, è un microcosmo legato a usi e consuetudini inveterate, come il trasporto di legname verso Prato. E da questa città rientrano, nel 1769, anche Mario Giovanchelli e due Langianni: Giuseppe e Niccolò, padre e figlio. Tornano verso Cavarzano, fermandosi, di tappa in tappa, alle osterie e alle mescite volanti, come quella della Fattoria della Strada, di proprietà Novellucci, ma "tacolando" tra loro, come fanno questi uccelli litigiosi, quando emettono suoni striduli e squillanti. In questa occasione, in effetti, hanno di che discutere, per la restituzione di otto soldi di "gabella" pagata a Prato per il legname, che il Giovanchelli non vuole restituire ai Langianni, ansioso com'è di recuperare il pagamento di un vecchio debito.

Gli strepiti e le male parole che accompagnano il loro viaggio vanno di pari passo con i bicchieri di vino bevuti, che iniziano a impastare loro la lingua, rendendone incerti i passi. Appena entrati nel territorio di Vernio accade il peggio, come dichiara il più giovane

¹ ASP, Archivio di Vernio, Suppliche, filza 162, *Supplica al conte Pandolfo Maria del 5 maggio 1741.*

dei Langianni al Vicario dei Bardi, nell'aprile di quell'anno²: "passato che fossimo il fosso delle Confina appunto in quella via fonda che v'è dentro questa Contea di Vernio, il detto Mario Giovanchelli mi ammenò un pugno sul viso col quale mi ruppe un labbro e mi fece cascare in terra lì sulla Strada Maestra, e poi mi saltò addosso, e mi sgraffiò nel viso, che sento mi frizzano molto le sgraffiature che mi fece".

In questa zona non esiste all'epoca di tali fatti alcuna costruzione e sarà così ancora per molti anni: da un lato il fiume, attraversato da una "passaiola" che conduce a Ligliano e a Costozze, dall'altro la vecchia riserva di caccia signorile, "Le Bandite", trasformata nel tempo in luogo di produzione di alberi, i cui legnami vengono facilmente trascinati lungo le sponde del Bisenzio, per trasportarli successivamente a Prato per fluitazione.

Ma tra Ottocento e Novecento, il territorio da Le Confina a Terrigoli cambia volto: sorgono magazzini di materiali a servizio dei lavori di costruzione della ferrovia Direttissima, sull'uno e sull'altro lato della Strada Maestra. Superata la fase di intenso traffico dei cantieri, assistiamo alla trasformazione di queste costruzioni, che lasciano il posto ad abitazioni e a stanzoni artigianali.

Già alla fine dell'Ottocento vediamo il mulino, poi carbonizzo, di Ferdinando Cecconi: famoso anche per le sue attività di commercio industriale della farina di castagne. Il cavallo del nostro "legno", passando da qui, risponde al nitrito di quelli che vengono attaccati ai barrocci del mulino, che offre un servizio per il trasporto dei prodotti lavorati. Dalla Strada Maestra si stacca qui un complesso imponente (forno, bottega, mulino, case operaie e fabbrica tessile), tutto teso verso il fiume, compreso il lastrico ove viene messa ad asciugare al sole la lana, spesso "rigrata" da bambini e ragazzi, che ci sguazzano con mani e piedi. Ma il loro non è più un gioco³! Poco più su, ci appare il ponte di Terrigoli, sul quale sta passeggiando Giosuè Turchi: è fiero di quella costruzione compiuta a sue spese, per collegare la Strada Maestra con il suo mulino, di là dal

² ASP, Archivio di Vernio, Processi e cause diverse, filza 764, 1763-1790, *Processo del Vicario dei conti Bardi, in data 26 aprile 1769 per i fatti accaduti a Mario del fu Bartolomeo Giovanchelli ed altri di Cavarzano.*

³ GIUSEPPE GUANCI, *I luoghi storici della produzione, la Valle del Bisenzio*, Foligno, 2009, p. 127.

fiume, in territorio di Barberino. Ne ha seguito il progetto l'ingegner Florindo Bargellini, che sta vivendo a Vernio il suo momento di gloria, negli anni di realizzazione del primo tratto di rotabile, da San Quirico a Sassetta, via Costabellina.

Lungo il Bisenzio la Strada Maestra sale per un tratto, mentre incrociamo con lo sguardo, prima lo stabilimento tessile di "Bisenzino" e poi quello più antico del "Mulinovo", cosiddetto già ai tempi del feudo dei conti Bardi: entrambi di proprietà Peyron. Tocchiamo il massimo del fervore industriale della zona, quando le "fabbrichine" (operaie specializzate del tappetificio che godono di particolare considerazione) escono a frotte e guadagnano la via provinciale, risalendo l'erta che comincia a livello del fiume, ove sorge l'opificio. Nel 1915, nel castagneto sopra la Strada Maestra, dove si scende alla fabbrica, si accendono ascoltando un comizio volante di Teresa Meroni che si batte contro l'abrogazione delle leggi sociali e il caroviveri che rende difficili le condizioni di vita, due anni prima della marcia delle donne del 1917⁴.

Al tempo della costruzione della Grande Galleria dell'Appennino, a Mercatale spunta perfino una nuova località, fatta di baracche: Le Piana. Sorge sopra il Mulinovo e il ponticino di collegamento con l'area di Torbola e la Polveriera, costruita in un luogo appartato, dove conveniva posizionare il deposito degli esplosivi necessari per il traforo della montagna.

A Le Piana, a fianco della via di Morandaccio, che sale a San Poto, lungo la Strada Maestra, nell'epoca dei lavori della ferrovia, assistiamo al nascere del cosiddetto "Botteghino", dove gli operai si recano "a fare il litro", quando non sono di turno nei cantieri. Più su, sopra l'imbocco sud della galleria, spunta a Serilli un villaggio fatto di baracche a un solo piano, assegnate a lavoratori residenti nel Comune di Vernio, facendo distinzione tra i molti immigrati provenienti da varie regioni⁵.

Gettiamo uno sguardo sulle straordinarie trasformazioni avvenute al tempo della ferrovia Direttissima, quando si giunse ad avere

⁴ ALESSANDRO CINTELLI - ANNALISA MARCHI, *Teresa Meroni e la marcia delle donne*, I tascabili del CDSE, Prato, 2007, pp. 15-16.

⁵ LUANA CANGIOLI - ANNALISA MARCHI, *La Direttissima. Memorie di una valle intorno alla sua ferrovia*, Firenze, 1984, p. 115.

una Strada Maestra, una via d'acqua e una via ferrata, oltreché una completa inversione rispetto all'isolamento vissuto da Vernio con i conti Bardi.

Questa stessa Strada Maestra che adesso, negli anni Venti e Trenta del Novecento, pullula di carri e camion, per raggiungere i cantieri disseminati sulla sponda opposta del fiume, pare impossibile sia la stessa che, appena varcato il fosso de Le Confini, al tempo del feudo si chiudeva al transito dei forestieri: scoraggiando ogni tentativo del Granduca Pietro Leopoldo, che avrebbe voluto far passare da qui il collegamento tra la sua Toscana e il Bolognese, allora Stato della Chiesa.

Lungo questa strada, ancora nel 1765, nei giorni di festa, si gioca alla ruzzola, con una forma di cacio ben stagionato: con il solo limite, messo dal conte Orazio, che proibisce di farla correre "per cento braccia di sotto e di sopra al mio Spedale" di Mercatale⁶.

Sotto questo edificio, scendendo in località "La Fonte", poi "La Fonte del Ciatti", già qualche anno prima dell'esperienza industriale di Peyron, sotto la Strada Maestra e sulle sponde del Bisenzio, è nata la fabbrica del medico Emanuele Francesco Bettini, che ha sposato Emilia Bacigalupo, della famiglia che ha gestito il Mulinnovo nei primi decenni dell'Ottocento. Vi si lavora la lana meccanica: dal 1864 al 1882, anno in cui lo stabilimento viene venduto a Francesco Ciatti⁷.

Il "legno" che ci sta conducendo in direzione di San Quirico è giunto adesso nel cuore pulsante del piccolo borgo di Mercatale, un fazzoletto di territorio: tra la diramazione della via di Camaldoli, che sale verso San Poto e la quattrocentesca chiesa di Sant'Antonio, da cui si scende alla Posta Vecchia, che potrebbe aver preso il posto di una dogana del feudo.

Esiste probabilmente ancora nel 1807, quando il suo "ricevitore", incaricato della gestione, è un tale Angelini. Lo troviamo che si lamenta con le autorità della Mairie di Vernio per i suoi mancati introiti: "merci provenienti da Barberino passano dalla strada della Torricella senza pagare il dazio d'entrata", scendendo per il sentiero del rio Torbola, attraversando il Bisenzio in località Le Bernie, ri-

⁶ ASP, Archivio di Vernio, Lettere dei conti Bardi 1765-1772, filza 277, *Proibizione del conte Orazio del 20 dicembre 1765*.

⁷ G. GUANCI, *I luoghi storici della produzione*, op. cit., p. 83.



Il centro di Mercatale: veduta dall'alto dei due ponti (Archivio privato Gabriele Badiani)

salendo per la via di Morandaccio e da San Poto, senza passare per Mercatale. Così evitano di fare la "bulletta" delle merci trasportate, per non pagar "gabella"⁸. Già a questa data, la Doganaccia delle Forche, posta sulla strada di crinale, sopra la pieve di Montecuccoli e presidiata dagli "sbirri" del Vicario al tempo del feudo, non è più in funzione.

La stessa dogana di Mercatale, che ha nei suoi anni migliori un provento annuo stimato in 60 scudi, superiore a quella di Montepiano⁹, è destinata a chiudere. Al suo posto nascerà probabilmente l'edificio della Posta Vecchia, presso il Cornocchio.

⁸ ASP, Archivio di Vernio, Municipalità di Vernio, Carteggio degli anni 1804-1808, filza 734, *Lettera al Sindaco di Vernio del Ricevitore della Dogana di Mercatale del 23 ottobre 1807*.

Poco più oltre, su quella stessa sponda del fiume, Franco Meucci, nel 1812, gestisce un nuovo mulino. In seguito diventerà opificio tessile, munito di carbonizzo e stracciatura¹⁰. Lo alimentano le acque della gora ancora visibile, in prossimità del vecchio ponte: su questa viabilità un tempo a groppa d'asino, attraversiamo il fiume che ci scorre vicino.

Facciamo attenzione, perché la diramazione d'acqua usata dal Meucci già nel corso di un anno ha prodotto gravi danni a questo tratto viario: nel giugno 1813, si rende necessario intervenire con "forti ripari", perché tutta la strada, per la fuoriuscita dalla gora "viene devastata e ridotta impraticabile", dato che il gestore del mulino "varie volte è stato richiamato, ma a nulla sono valsi i reclami e detto Meucci tira avanti i suoi interessi"¹¹.

Qui a Mercatale si svolge ancora una grossa fiera annuale di bestiame e si tiene il mercato ogni settimana, di qua e di là dal ponte vecchio, dove ai tempi del feudo si vedeva una bella piantata di gelsi, ricordata nel 1754 da Agostino Patriarchi, in una sua supplica al conte Muzio: "per avere giustizia del furto di otto some di cerchi da tino di ottimo faggio, delle undici lasciate presso I Mori del Piazzone di Mercatale"¹².

Quando Vernio passa dal feudo al Granducato di Toscana, paradossalmente, molte di queste attività entrano in crisi e il suo bel mercato, già nel 1838, si è ridotto "a pochi merciai di pannine e bottigliumi": invece di una risorsa, scrive amaramente Antonio Targioni Tozzetti, diventa l'occasione per "i Verniotti di spendere, in generi di vestiario, l'incasso fatto con la vendita della seta"¹³.

È qui al Meucci che facciamo segno al conducente di fermarsi, per una sosta più lunga del previsto: ci affacciamo al ponte a groppa d'asino, a guardare il Bisenzio scorrere e vediamo un ragazzotto lungo il fiume intento a condurre "a merizzo" il suo branco di pecore. Guadagnano un po' di frescura, ma fatalmente intorbida-

¹⁰ G. GUANCI, *I luoghi storici della produzione*, op. cit., pp. 73 e ss.

¹¹ ASP, Archivio di Vernio, Copialettere 1812-1814, filza 624, *Lettera al Sottoprefetto dell'Arno del 3 giugno 1813*.

¹² ASP, Archivio di Vernio, Suppliche graziate dai Conti Bardi, filza 112, 1749-1795, *Supplica al conte Muzio del 7 ottobre 1754*.

¹³ ANTONIO TARGIONI TOZZETTI, *Notizie storico statistiche del territorio compreso nella giurisdizione della Potestaria di Mercatale di Vernio, 1837*, in: ANNALISA MARCHI (a cura di), *Storia e Storie della val di Bisenzio*, n. 4, CDSE della Val di Bisenzio, 1993, p. 20.

no l'acqua, facendoci distogliere lo sguardo verso un gruppo di ragazzini che giocano a muriella. Cogliamo i suoni e le voci dei popolani che affollano le case ai due lati dell'erta che sale verso la chiesa. Dal Cornocchio risuona un concerto di ragli d'asino e di nitrimenti di cavalli, che prorompono d'un tratto dalla stalla del Fiesoli: è sua moglie a gestire l'emporio, frequentatissimo ai tempi della costruzione della Direttissima. È andata fino a Genova a comprare incerati da marinai, già usati: vanno a ruba tra gli operai impegnati nel durissimo lavoro in galleria da cui escono inzuppati fradici, con il rischio di prendersi una polmonite, considerata la diversa escursione termica, dentro e fuori il tunnel. Con conseguenti morti bianche, che stroncano anche le fibre forti della gente di montagna. Uomini e donne, anche ragazzi, sono in piena attività nella zona della Posta Vecchia, sconosciuta ai conti Bardi, che non si preoccupavano certo di dare questo servizio ai sudditi. È nel periodo granducale che si comincia regolarmente a recapitare la posta: quando l'astro nascente di Vernio è il giovane Carlo Gualtieri, nato nel 1793 da Sisto e Beatrice Nutini.

All'epoca in cui i Bardi sono stati cacciati, ha solo 25 anni. Si fa notare, in seguito, come capitano delle Guardie di Palazzo Pitti. Nel 1827 il Granduca lo manda a risistemare la comunità in cui è venuto al mondo e dove ancora risiedono i suoi genitori. Si devono a lui atti concreti, come il risanamento dello Spedale di Mercatale, rilevazioni e studi, tra cui anche quelli destinati a realizzare il sogno del Granduca Leopoldo: il collegamento appenninico tra la Val di Bisenzio e la Valle del Setta¹⁴.

Con l'aiuto di Ranieri Buonamici, in rappresentanza della Comunità di Prato, Carlo Gualtieri forma una commissione di ingegneri incaricati di studiare il percorso più adatto per completare la Strada Maestra che si interrompe a San Quirico: per avere finalmente "una ruotabile che giunga al Confine dello Stato Ecclesiastico varcando l'Appennino a Montepiano", come scrive il consigliere pratese Francesco Guasti¹⁵.

¹⁴ Carlo Gualtieri e la Comunità di Vernio in: A. MARCHI (a cura di), *Storia e Storie della val di Bisenzio*, n. 4, op. cit., pp. 19 e ss.

¹⁵ Rapporto del 22 ottobre 1938 fatto dall'illustrissimo signor consigliere Francesco Guasti, in esecuzione ricevuta dai signori Cav. Ranieri Buonamici e Carlo Gualtieri per la rettificazione della Strada Provinciale di S. Quirico di Vernio al Confine dello Stato Toscano, in: A. MARCHI (a cura



L'abitato di San Quirico di Vernio lungo il Fiumenta: in primo piano il ponte a groppa d'asino ricostruito dopo la guerra. Anni Trenta del Novecento (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

San Quirico è in questo periodo, di fatto, il capolinea della Strada Maestra, ma anche uno snodo fondamentale da cui si dirama la viabilità interna e di collegamento appenninico: dal Casone parte la via della Torricella, per raggiungere Il Gallo dopo 3 chilometri e 40 metri o la via di Costozze, fino a La Valle, dopo 2 chilometri e 460 metri. Dal Casone alla Rocca di Sasseta, il percorso è di un chilometro e 800 metri.

Quasi tutta in quota, passa la strada che dal capoluogo raggiunge Poggiole e, da qui, Cavarzano, per 4 chilometri e 44 metri di tracciato, su cui si innesta un collegamento con Mercatale (ai Montini) e uno con Luciana, proseguendo oltre. Dalla chiesa di San Pietro, si scende verso Il Trebbio percorrendo altri 269 metri.

L'elenco delle strade comunali di Vernio comprende nel 1859 ben 16

di), *Storia e storie della Val di Bisenzio n. 4*, op. cit., pp. 31 e ss.



San Quirico ai primi del Novecento: la strada provinciale è ancora sterrata (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

strade, per un totale di 38 chilometri e 697 metri: la più breve è la via della Fonte (quella dello stabilimento Bettini prima e Ciatti poi, all'inizio di Mercatale), che dista 82 metri dalla Strada Maestra. La più lunga è quella del Giogo, che si snoda da Cavarzano, via Alpe, a Montepiano per 11 chilometri e 83 metri¹⁶. Per secoli la via del Giogo ha fatto parte della viabilità principale, giustificando anche la presenza a Cavarzano, presso la chiesa, di una dogana, ancora attiva nel 1837: di terza classe, come la corrispondente di Montepiano¹⁷. Nei primi anni dello stato unitario italiano, si comincia lentamente a migliorare il difficoltoso collegamento con Montepiano, che nel 1837 aveva fatto scrivere a Francesco Guasti: "la via provinciale di

¹⁶ ASP, Archivio di Vernio, Carteggio Prefettura-Questura 1859-1868, filza 224, *Elenco delle strade del Comune di Vernio*.

¹⁷ A. TARGIONI TOZZETTI, *Notizie storico statistiche del territorio compreso nella giurisdizione della Potesteria di Mercatale*, op. cit., p. 23.

Val di Bisenzio cessa di essere ruotabile a San Quirico di Vernio, onde si inerpicava per le pendici del vicino Monte con ineguale, e faticoso pendio per il tratto di oltre tre miglia, con le quali guadagna il giogo di Montepiano¹⁸. Già nel 1865 nell'elenco delle strade comunali di Vernio troviamo quella che si dirama dalla provinciale a San Quirico e che raggiunge la chiesa di Luciana, dopo 4 chilometri e 89 metri¹⁹. corrispondente in gran parte al lungo percorso antico: dal Ponticino risale la "valle della Bragola" e arriva a Cafaggio di Sasseta, per proseguire fino ai Falconi, scendere alla Chiesina e da qui al torrente, varcato il quale si entra nel territorio di Luciana. Ecco il Fiumenta, le cui acque lambiscono San Quirico: lo avvistiamo subito quando arriviamo, salendo sempre più lentamente.

Osserviamo alcuni contadini che entrano con un sacco di grano nel mulino di Serilli, proprio a lato della Strada Maestra, sulla sponda destra del fiumiciattolo (ma a volte è proprio un bel fiume) che attraversa il capoluogo. Si vede il ponte che porta all'Oratorio: lo attraversiamo per fermarci nella piazza davanti al Casone. Da qui gli "Alidori", come sono soprannominati alcuni dei Cangioi di San Quirico, tutte le mattine, alle 6 d'estate e alle 7 d'inverno, partono per Prato. Hanno una vettura molto alla buona, che negli anni è migliorata e diventata un po' più comoda: ma offrono anche barrocci e calessini per le nozze. Da loro sentiamo il fatto accaduto a Gioacchino Pollazzi: appartiene a una famiglia che si occupa regolarmente di trasporti, da Montepiano a Batignano in Maremma. È a San Quirico che, prima della Grande Guerra, una mattina viene a sposarsi in Comune, per completare "le carte", dopo il matrimonio religioso. Giovane e spavaldo, vuole mostrare alla moglie Amabile Visi la sua perizia nel condurre il calesse: peccato che si rovesci alla curva del Mulin de' Fossi²⁰!

Il "legno" è pieno di gente che torna a Vernio, da Prato. Nessuno oggi prosegue per il valico di Montepiano. Meno male che ora c'è una strada nuova che arriva fin lassù! Si preannuncia una

¹⁸ *Rapporto del 22 ottobre 1838 fatto dall'illustrissimo signor consigliere Francesco Guasti, op. cit., p. 31.*

¹⁹ ASP, Archivio di Vernio, *Elenco delle strade del Comune di Vernio*, cit.

²⁰ Testimonianza orale di Alberto Pollazzi, nato a Vernio nel 1925, resa ad Annalisa Marchi nel 1988.

bella salita. Scendiamo dal "legno" per farci accompagnare dalla vettura di Pietro Morganti, detto Nappino, che dal calesse è passato alla FIAT 503 e poi alla FIAT 505, con avviamento a manovella. È di ritorno dopo aver condotto verso Prato alcuni migranti delle zone alte di Vernio e sta andando a Montepiano.

Il percorso negli anni che precedono il 1892 è molto disagiata: si deve ricorrere addirittura a some di cavalli e di muli o a traini di vacche. Proprio queste tregge senza ruote hanno dato il soprannome a Ludovico Gualtieri (Vigo del Traino): un personaggio nativo del Barco di Montepiano. Conosce bene i "Malferi", contadini della Malferra che poi si sono spostati al Pecorile: sono loro che hanno costruito una sedia da sistemare sul carro, per la principessa Strozzi, quando sale da San Quirico a Montepiano. A La Cantoniera la festeggiano tanti paesani. Le vanno incontro, a volte anche con la musica, riservandole un'accoglienza speciale, come ad altri illustri villeggianti, perché la nuova strada ha cambiato profondamente la vita di queste zone²¹.

I traini e i trapeli restano solo a segnare il passato: finalmente è stata realizzata l'idea di un collegamento con il Bolognese, vagheggiata già al tempo del Granduca Pietro Leopoldo. Anche se, si è dovuto aspettare il 1887 per vederne completato il primo tratto.

Il progetto iniziale divideva la costruenda strada in quattro lotti, il primo dei quali, da San Quirico a Cafaggio, alle prime case di Sasseta, vede cominciare i lavori solo a partire dal 1885: si era perso tempo e il Granduca aveva considerato prioritaria l'apertura della Leopolda, da Pistoia a Porretta. Superate le difficoltà economiche dello stato italiano, arriva il personaggio legato alla realizzazione della nuova strada: l'ingegner Florindo Bargellini di Pistoia. Lo si vede spesso da queste parti. Si ferma molte volte a Sasseta, nei diciotto mesi che occorrono per portare a termine il primo tratto. Curiosamente il nome dell'ingegnere, considerato una persona affabile e comprensiva²², viene dato a Florindo Marchi, quando nasce nella casa vicino alla Chiesina, dove il tecnico trova alloggio durante lo svolgimento dei lavori.

²¹ ANNALISA MARCHI, *Montepiano, L'Immagine Ritrovata*, terza serie n. 3, 1997, p. 21.

²² In seguito, nel 1899, viene eletto presidente dell'Arciconfraternita della Misericordia di Pistoia.



Sassetta in località Cafaggio. Anni Venti del Novecento
(Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

Mulin de' Fossi

Il percorso San Quirico-Costabellina-Cafaggio, è di tre soli chilometri che attraversano il rio Maggiore e il Fiumenta. Ma prevede una salita a tornanti assai impegnativa, del sette e mezzo per cento. Capita che dopo il Mulin de' Fossi, costruito in quegli stessi anni, qualcuno diretto a Luciana scenda per imboccare il sentiero che da qui raggiunge assai rapidamente la parte bassa del paese. Itinerario che hanno fatto per tanti anni anche gli operai provenienti da questa zona, per salire o scendere, nel secondo dopoguerra, dagli autobus della CAP (Cooperativa Autotrasporti Pratesi) e della VETA (la Vialis Esperia Trasporti Appenninici di Castiglione), che spesso si contendevano i viaggiatori.

Gli operai, che raggiungono le fabbriche a Prato in bicicletta, usano portarsi dietro corde e ganci, per attaccarsi ai camion che transitano in quel tratto e per farsi trainare fino a Sassetta, quando fanno ritorno alle loro case²³.

Trent'anni dopo la costruzione del tratto da San Quirico a Sassetta,

si rende già necessario il restauro di un muro a protezione della Strada Maestra, lungo uno dei tornanti per evitare fenomeni franosi, che si sono ripresentati in tempi più vicini a noi: ne è la prova quello eseguito alla fine dell'estate del 1922 da quel Florindo Marchi, che aveva ricevuto lo stesso nome dell'ing. Bargellini. Reduce dalla Grande Guerra e dalla prigionia in Germania, ormai trentenne è diventato un piccolo possidente di Sassetta e si arrangia con le migrazioni stagionali: prende in appalto i lavori e fornisce 4 metri cubi di sassi, ricevendone 72 lire²⁴.

Occorrono altri cinque anni per completare il tratto residuo, fino a Montepiano, lungo il costone della montagna, a mezzacosta rispetto al Poggio di Mezzana. Un'area che anticamente era stata pascolo e bosco dei Sassetini. Dall'agosto 1892, ora si sale per 5 chilometri e 870 metri, su una strada panoramica che si lascia alle spalle la soprastante casa di Butia, a quota 684 metri, e guarda nel vallone sottostante, dove passava la vecchia strada, detta "Lo Scorcione", costeggiando il Fiumenta e, dopo il fosso delle Migliarine, inerpicandosi fino a Pereta e a Castagnaccio.

Un bel tracciato e una bella esecuzione, quella diretta dall'ing. Bargellini. Durante la costruzione si rende necessario l'attraversamento con ponti di tre fossi: il rio Malvino, il Calin d'Inferno e il rio Bosco²⁵.

La Casa Cantoniera, che fronteggia il Calin d'Inferno, è il riferimento più importante che ci fa capire di essere ormai in prossimità di Montepiano. Nasce secondo usi che risalgono al Granducato di Toscana, quando tutta la Val di Bisenzio era divisa in "Cantoni", il primo dei quali era quello de La Briglia, dalla porta del Serraglio a Rilaio, passato Vaiano. A quell'epoca è l'ingegnere capo che ha la responsabilità della Strada Maestra a fare le "visite" due volte l'anno: in aprile e in ottobre. È suo compito verificare "la colmata o convessità atta al pronto scolo delle acque, motivo per il quale vi si conserva il fango, ed è difficile liberarvela tanto più che in molti luoghi accade il trabocco delle acque". Il fango, quindi, vie-

Montepiano

²⁴ Lo stesso personaggio figura come appaltatore di opere di restauro fatte all'acquedotto di Sassetta nel 1927, quando percepisce per questo motivo L. 80 (ASF, Prefettura di Firenze, filza 3671, Documentazione del Commissario Prefettizio colonnello Faronato Bernardo, Ricevuta del 18 ottobre 1922 e Ricevuta del settembre 1927).

²⁵ E. BERTINI, *Guida della val di Bisenzio*, ed. 1892, op. cit., p. 21.



Cartolina con panorama di Montepiano nei pressi del Ponte ai primi decenni del Novecento (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

ne “spurgato”, vengono “sparsi i sassi grossi raccolti dalla passata rifioritura, levate tutte le terre ammontate, restaurate le panchine, gli argini e i loro cigli, rimesse in rettilineo le guide, restaurati vari muramenti, ripienate alcune cavità, per fare una buona manutenzione”²⁶.

Ora è più comodo spostarsi per le migrazioni stagionali: passando in autunno su questa strada si vedono scendere da Montepiano prima le vetture e poi addirittura l'automobile di Guido o di Nappino, con il quale siamo saliti.

Gli uomini partono per Livorno e la Corsica, per la Maremma, per Civitavecchia: sempre pigiati, anche venti per viaggio, alcuni sulle pedane. A volte si sentono cantar di poesia, aiutati da un fiasco di vino, via via che si allontanano dal paese²⁷.

Qualcuno dei familiari sventola il fazzoletto, quando scoppiettando l'auto di Nappino si allontana dalla piazzetta di Montepiano,

²⁶ ASP, Archivio Comunale di Prato, Diario della visita delle strade comunitative, 1835-1849, Nota dell'ing. Angiolo Cianferoni, 1841.



Montepiano: il vecchio ed il nuovo ponte sulla Strada Maestra, nei pressi dell'Hotel Londra, agli inizi del Novecento (Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)

nel punto in cui si dirama la strada di Risubbiani e si vede ergersi ancora l'edificio che fu della vecchia dogana (localizzabile dove sorge l'attuale farmacia). A lato della dogana la Via degli Artisti, che ancora oggi scende, ma non raggiunge il Setta, è stata per secoli la vecchia strada che portava alla ferriera cinquecentesca (ridotta poi a mulino, residenza privata e albergo, con il nome di Hotel Londra) e al ponte omonimo. Secoli prima della costruzione, nel 1892, del ponte attuale.

Di là dal torrente, entriamo sull'ultimo tratto che conduce a La Storaia, luogo di pastura, ma anche di importanti attività di filatura e tessitura della lana, affidata già nel Settecento alla manifattura domestica²⁸.

Ad uno a uno, viaggiando verso il confine Bolognese, distinguiamo i tanti mulini, sorti soprattutto nell'Ottocento, lungo il Setta²⁹: dal Mulino dello Zurlo al Mulino di Berto, dal Mulino della Sega (diventato poi anche filanda) al Mulino di Spirito, che si raggiunge deviando verso le Cottede. In tutto ne abbiamo contati sei e molti



*Il Borgo di Montepiano visto da nord all'inizio del Novecento
(Archivio fotografico Fondazione CDSE, fondo Immagine Ritrovata)*

di essi fanno parte della passeggiata dei villeggianti, che amano soprattutto la vicina Fonte dello Zurlo, le cui acque sono molto calate con i lavori della Direttissima: il traforo ha intercettato le vene d'acqua profonde.

E siamo ormai arrivati al confine regionale, segnato dal rio Fobbio: fermata d'obbligo per i viaggiatori, che salgono verso Castiglione. Si è fatto quasi buio. Si conclude qui il nostro viaggio. Chiediamo a Nappino di riportarci verso Montepiano, dove abbiamo intenzione di passare la notte, presso la Pensione Firenze, dalla Teresina Storai. Gli porgiamo uno dei nostri cantucci all'anice, che avevamo completamente dimenticato fin qui. Lo accetta molto volentieri, inverte il senso di marcia e torna verso La Storaia.

Oltrepassato Il Ponte, rallenta il mezzo prima della Piazzetta: si sta svolgendo una processione lungo la Strada Maestra. La apre il bisnonno Ernesto Chiaramonti degli "Scalpellini". A lato, in calzoncini corti, due ragazzini lo accompagnano compiaciuti.

Restiamo fermi per non disturbare il percorso dei fedeli diretti in preghiera verso la chiesa di Montepiano.



Ernesto Chiaramonti (in primo piano a destra) apre la processione a Montepiano lungo la Strada Maestra negli anni Quaranta del Novecento (Archivio privato Rosanna Paoletti)



*...ho preso un uovo, due soldi di vino;
in diligenza fino a Montepiano
traversai, giogo giogo, l'Appennino.*

*Spesi, per tanto, un pomeriggio estivo.
Del vetturale, di quell'aspra terra
serberò la memoria quanto vivo...*

UMBERTO SABA

Attraversando l'Appennino Toscano nell'estate del 1913