

La montagna appenninica in età moderna

Risorse economiche e scambi commerciali

Atti del convegno di Sestino
12-13 novembre 1988

a cura di
Ada Antonietti



Quaderni di "Proposte e ricerche", n. 4

Specificità della montagna toscana fra Sette e Ottocento. Riflessi dell'aménagement lorenese

di Leonardo Rombai

Fino alla metà del Settecento l'Appennino toscano si presentava come un vero e proprio mosaico di situazioni fisiografiche zonali e locali¹, dovute all'intreccio di fattori fisici e storico-umani, all'azione delle forze locali e alla pressione degli agenti esterni. Occorrerà in primo luogo qui ricordare la variabile bosco, la sua incidenza quantitativa, la sua qualità e il suo diverso ruolo nel sistema agro-silvo-pastorale della montagna, una struttura che usa in modo integrato *tutte* le componenti e le fasce vegetazionali che si susseguono dal fondovalle ai crinali: campi, boschi, pascoli. Dalle fustaie di abeti situate in alcuni segmenti (a Boscolungo nel Pistoiese, in Casentino e a Vallombrosa) si produceva abbondante legname da opera da inviare nelle principali città dello Stato e anche all'estero, altrove (nelle aree polarizzate dall'industria siderurgica, sotto forma di numerosi punti di lavorazione dispersi un po' in tutto il quadrante della montagna pistoiese, nell'alto Pesciatino, nella Garfagnana lucchese e fiorentina) si praticava la ceduzione di querceti e faggeti. Basterà qui ricordare l'importanza basilare del castagno, presente in tutta la montagna strutturale arenacea e arenaceo-marnosa, ma non nelle zone calcaree (Apuane, Calvana, ecc.) o in quelle a prevalente matrice argillosa, come larga parte dell'alta Valtiberina e delle Marche toscane: l'assenza di questo autentico «albero del pane» si rifletteva negativamente sul livello e sulla «qualità della vita» delle popolazioni montane, costrette ad accentuare la pressione sulle altre risorse locali (col-

La montagna appenninica in età moderna. Risorse economiche e scambi commerciali.

t:ivi, boschi e prati-pascoli), oppure a contare maggiormente sulla pratica secolare delle migrazioni stagionali verso le Maremme toscano-laziali, e — dove possibile — sull'artigianato (specialmente del legno, ma anche del ferro battuto) e sulle «pluri-attività domestiche» (tessitura e filatura di lana, e spesso anche di lino e canapa e intreccio della paglia) collegate con l'industria cittadina.

Tra i fattori alloctoni che avevano avuto importanti conseguenze nella determinazione degli assetti territoriali appenninici, basterà qui ricordare la diversa presenza della proprietà cittadina (sotto forma di imprese mercantili e quindi a organizzazione capitalistica, come le «cascine» e le fattorie — solo in minima parte appoderate a mezzadria — condotte direttamente o con affittuari, con indirizzo spiccatamente zootecnico e/o forestale) e, di conseguenza, il grado di maggiore o minore coesione delle strutture comunitarie (le «comunità di villaggio») locali; e, ancora, il ruolo rivestito dalle già ricordate «industrie della montagna», essenzialmente gli impianti per la trasformazione del ferraccio (importato dai forni fusori del litorale toscano), con le ferriere e le filiere, i distendini e le chioderie, presenti in gran numero nell'Appennino occidentale e fin dalla metà del XVI secolo gestiti in regime di monopolio dalla Magona granducale², con riflessi negativi anche pesanti (si pensi all'esproprio di buona parte dei boschi per fornire legna e carbone agli opifici), ma pure con i vantaggi derivati dall'offerta di lavoro (addetti agli impianti, boscaioli, carbonai, vetturini) *in loco* e nel sistema siderurgico maremmano che si collegava strettamente a quello appenninico. In Casentino era poi presente, fin dal XIV-XV secolo, una vera e propria industria tessile diffusa — fatta di modesti impianti idraulici (gualchiere, tinte, purghi) e di «lavoro a domicilio» di filatura e tessitura — organizzata da piccoli ma intraprendenti imprenditori locali e singolarmente collegata con le risorse (lana, legname, acqua) montane e vallive³.

Al di là delle differenze e varianti locali che emergono nitidamente dall'analisi microanalitica, passando ad una scala più regionale risulta invece che «l'universo geografico» della montagna toscana presentava ovunque, in modo largamente omogeneo, e senza soluzione di continuità spaziale — dalla Lunigiana alla Valtiberina (come pur nella lontana e spazialmente isolata Amiata) —, quei connotati distintivi e originali che davano corpo al sistema agro-silvo-pastorale e alla sua specifica struttura economico-sociale.

In ogni caso, l'economia — per quanto in genere povera e tesa al puro raggiungimento dell'autosufficienza alimentare — pressoché ovunque non presentava caratteri di chiusura, ma al contrario, di apertura, per la molteplicità delle attività praticate *in loco* e (in forma peculiariamente integrata e complementare) nelle altre due grandi «fasce geografiche» della Toscana (e anche della Padania): vale a dire, la sottostante area collinare e valliva interna (la «Toscana della mezzadria» e delle città), e soprattutto la lontana periferia delle «Maremmе del latifondo», verso la quale si originavano cospicui flussi migratori stagionali collegati, oltre che con la transumanza pastorale, con la selvicoltura e la cerealicoltura, la siderurgia e l'industria estrattiva, e i lavori pubblici che si svolgevano nelle pianure acquitrinose e malariche ⁴.

La montagna è dunque, pressoché ovunque, a metà Settecento, «aperta» ai contatti umani (grazie alla pratica ingente delle migrazioni stagionali di buona parte della sua popolazione, grazie ai commerci «di attraversamento» e a quelli indotti dalle risorse e dai bisogni locali, grazie anche al passaggio di schiere di viaggiatori, e quindi di idee e valori culturali), per la presenza di un reticolo assai fitto di vie transappenniniche, tutte mulattiere e pertanto tutte sostanzialmente equivalenti: un sistema, quello delle strade appenniniche, assolutamente non gerarchizzato, e usabile dunque in modo spesso indifferenziato, a seconda delle congiunture economiche politiche e delle situazioni climatico-ambientali, sia generali che locali.

In questo quadro relativamente omogeneo (al di là delle innumerevoli varianti locali), il riformismo lorenese — soprattutto gli interventi di Pietro Leopoldo (1765-1790) e di Leopoldo II (1824-1859) — ebbe effetti disruptivi sui sistemi agro-silvo-pastorali e sulle strutture paesistiche.

«Lo stato di cose che venne a verificarsi nelle zone di montagna, nel proglio dei suoi aspetti positivi e negativi, fu sicuramente complesso e contraddittorio», in tutti i quadranti appenninici ⁵. Di sicuro, in molte zone saltarono i delicati equilibri che reggevano i rapporti economici e sociali, e si registrò un graduale peggioramento delle condizioni di vita di ampi (non di tutti) strati della popolazione, vuoi per l'alienazione dei patrimoni fondiari di proprietà pubblica ad un numero esiguo di benestanti, in maggioranza locali ⁶; vuoi per l'abrogazione degli antichi «usi civici» di pascolo, legnatico e semina; vuoi anche per gli aumenti dei prezzi dei cereali (quasi

tutti d'importazione); vuoi anche per la grave crisi che colpì l'allevamento montano (in conseguenza del processo di bonifica idraulica e di colonizzazione agricola che investì la Maremma dalla metà del Settecento in poi, e altresì in conseguenza della drastica riduzione delle opportunità di pascolo nella stessa montagna, per la soppressione del compascuo e la privatizzazione delle proprietà collettive) ⁷.

La rottura dell'equilibrio fra risorse e popolazioni — gli elementi di disgregazione e le condizioni generali a lungo andare si aggravarono sempre più, anche per gli effetti del dissesto idrogeologico (frane e smottamenti, fenomeni di dilavamento investono coltivi e pascoli), provocato dal dissennato diboscamento ⁸, praticato sia per lo sfruttamento sempre più intenso dei prodotti forestali, sia per estendere in alto le stesse coltivazioni: questo processo si generalizzò dopo i provvedimenti liberistici in materia forestale del 1769-1780 ⁹ e dette il via ad un crescente movimento migratorio, stagionale e soprattutto definitivo ¹⁰. Del resto, le notevoli opportunità di lavoro offerte dalla «bonifica integrale» in atto nei bacini interni della Toscana e nei comprensori maremmani favorì questo esodo, cosicché dal tardo Settecento in poi, mentre il granducato è, nel suo complesso, investito da una vera e propria «rivoluzione demografica», la popolazione montana cresce impercettibilmente, ristagna o addirittura (in non poche aree) diminuisce.

Vedi
L. Rossi,
p. 744 e seg.

Ma questa svolta negativa non contrassegna tutta la montagna toscana. Alcune vallate (o almeno alcune sezioni di queste), mostrano infatti, già a partire dagli ultimi venti-dieci anni del Settecento, un sempre più accentuato dinamismo economico, sia nel campo dell'industria forestale e dei traffici commerciali dei prodotti boschivi (oltre che della zootecnia e dell'artigianato tradizionale), sia anche nel settore manifatturiero: in queste attività trovano modo di far emergere la loro capacità e la loro intraprendenza non pochi imprenditori montani. Questa crescita produttiva (che non di rado si accompagna allo sviluppo urbanistico-insediativo e demografico) dà origine ad una vera e propria selezione spaziale, con inizio di un processo di gerarchizzazione del tessuto per l'innanzi relativamente omogeneo della montagna.

Le due o più velocità con le quali, d'ora in avanti, cominciano a camminare le diverse subaree appenniniche ¹¹ possono essere correttamente rife-

In ogni caso, l'economia — per quanto in genere povera e tesa al puro raggiungimento dell'autosufficienza alimentare — pressoché ovunque non presentava caratteri di chiusura, ma al contrario, di apertura, per la molteplicità delle attività praticate *in loco* e (in forma peculiarmente integrata e complementare) nelle altre due grandi «fasce geografiche» della Toscana (e anche della Padania): vale a dire, la sottostante area collinare e valliva interna (la «Toscana della mezzadria» e delle città), e soprattutto la lontana periferia delle «Maremme del latifondo», verso la quale si originavano copiosi flussi migratori stagionali collegati, oltre che con la transumanza pastorale, con la selvicoltura e la cerealicoltura, la siderurgia e l'industria estrattiva, e i lavori pubblici che si svolgevano nelle pianure acquitrinose e marliche⁴.

La montagna è dunque, pressoché ovunque, a metà Settecento, «aperta» ai contatti umani (grazie alla pratica ingente delle migrazioni stagionali di buona parte della sua popolazione, grazie ai commerci «di attraversamento» e a quelli indotti dalle risorse e dai bisogni locali, grazie anche al passaggio di schiere di viaggiatori, e quindi di idee e valori culturali), per la presenza di un reticolo assai fitto di vie transappenniniche, tutte mulattiere e pertanto tutte sostanzialmente equivalenti: un sistema, quello delle strade appenniniche, assolutamente non gerarchizzato, e usabile dunque in modo spesso indifferenziato, a seconda delle congiunture economiche politiche e delle situazioni climatico-ambientali, sia generali che locali.

In questo quadro relativamente omogeneo (al di là delle innumerevoli varianti locali), il riformismo lorenese — soprattutto gli interventi di Pietro Leopoldo (1765-1790) e di Leopoldo II (1824-1859) — ebbe effetti dirompenti sui sistemi agro-silvo-pastorali e sulle strutture paesistiche.

«Lo stato di cose che venne a verificarsi nelle zone di montagna, nel groviglio dei suoi aspetti positivi e negativi, fu sicuramente complesso e contraddittorio», in tutti i quadranti appenninici⁵. Di sicuro, in molte zone saltarono i delicati equilibri che reggevano i rapporti economici e sociali, e si registrò un graduale peggioramento delle condizioni di vita di ampi (non di tutti) strati della popolazione, vuoi per l'alienazione dei patrimoni fondiari di proprietà pubblica ad un numero esiguo di benestanti, in maggioranza locali⁶; vuoi per l'abrogazione degli antichi «usi civici» di pascolo, legnatico e semina; vuoi anche per gli aumenti dei prezzi dei cereali (quasi

atti d'importazione); vuoi anche per la grave crisi che colpì l'allevamento montano (in conseguenza del processo di bonifica idraulica e di colonizzazione agricola che investì la Maremma dalla metà del Settecento in poi, altresì in conseguenza della drastica riduzione delle opportunità di pascolo nella stessa montagna, per la soppressione del compascuo e la privatizzazione delle proprietà collettive)⁷.

La rottura dell'equilibrio fra risorse e popolazioni — gli elementi di digregazione e le condizioni generali a lungo andare si aggravarono sempre più, anche per gli effetti del dissesto idrogeologico (frane e smottamenti, fenomeni di dilavamento investono coltivi e pascoli), provocato dal dissestato diboscamento⁸, praticato sia per lo sfruttamento sempre più intenso dei prodotti forestali, sia per estendere in alto le stesse coltivazioni: questo processo si generalizzò dopo i provvedimenti liberistici in materia forestale del 1769-1780⁹ e dette il via ad un crescente movimento migratorio, stagionale e soprattutto definitivo¹⁰. Del resto, le notevoli opportunità di lavoro offerte dalla «bonifica integrale» in atto nei bacini interni della Toscana e nei comprensori maremmani favorì questo esodo, cosicché dal tardo Settecento in poi, mentre il granducato è, nel suo complesso, investito da una vera e propria «rivoluzione demografica», la popolazione montana cresce impercettibilmente, ristagna o addirittura (in non poche aree) diminuisce.

Ma questa svolta negativa non contrassegna tutta la montagna toscana. Alcune vallate (o almeno alcune sezioni di queste), mostrano infatti, già a partire dagli ultimi venti-dieci anni del Settecento, un sempre più accentuato dinamismo economico, sia nel campo dell'industria forestale e dei traffici commerciali dei prodotti boschivi (oltre che della zootecnia e dell'artigianato tradizionale), sia anche nel settore manifatturiero: in queste attività trovano modo di far emergere la loro capacità e la loro intraprendenza non pochi imprenditori montani. Questa crescita produttiva (che non di grado si accompagna allo sviluppo urbanistico-insediativo e demografico) dà origine ad una vera e propria selezione spaziale, con inizio di un processo di gerarchizzazione del tessuto per l'innanzi relativamente omogeneo della montagna.

Le due o più velocità con le quali, d'ora in avanti, cominciano a camminare le diverse subaree appenniniche¹¹ possono essere correttamente rife-

Vedi
L. Rossi,
p. 74 e seg.

si è appoggiato alle
ruote viarie

ribili essenzialmente ad un aspetto particolare del progetto riformatore lorenese, esemplarmente incisivo nella determinazione di nuovi equilibri territoriali: la costruzione delle grandi strade rotabili, di attraversamento della catena appenninica, e di collegamento interno di questa con la «Toscana delle città», e specialmente con il cuore politico-economico rappresentato dall'asse Firenze-Livorno¹².

Il più celebre corografo toscano, Attilio Zuccagni Orlandini, non mancava di cogliere con lucidità (quasi alla fine del governo dei Lorena), i riflessi della loro politica di potenziamento della viabilità, con particolare riguardo per le strade carrozzabili transappenniniche. Scriveva egli, nel 1841-1842, che «molti sono i *varchi* dell'Appennino praticabili dai pedoni e dalle bestie a soma in ogni stagione, tranne i dì nevosi di un rigido inverno; pochi invece i punti di passaggio aperti a comodo dei veicoli a ruote. Nelle età trascorse i *varchi appenninici* più noti e più frequenti erano tre; quello della Cisa in Lunigiana, lungo il quale nei bassi tempi passò la via detta *Francesca* o *Romea*, che in origine fu forse un tronco dell'Emilia di Scauro; l'altro che per lo Stale e Barigazza dal Mugello passava a Bologna, forse sulle tracce dell'antica via Cassia; un terzo finalmente soprastante alle sorgenti del Lamone, il qual conduceva lungo le sue rive nell'Emilia.

Ai nostri tempi fu conservato, anzi ridonato, alla prosperità commerciale il passaggio della Cisa: la strada che vi ascende da Parma, per indi inoltrarsi sino al littorale del Mediterraneo fu resa postale [...] e sul cadere del decorso secolo un'altra via ruotabile, diretta da Firenze e Pistoia nel Modenese, venne costruita tra il termine delle Tre Potenze e la cima del Libro Aperto, lungo il varco o avvallamento di Bosco Lungo. Un utilissimo e grandioso sentiero sta ora per costruirsi dai Pistojesi, che condur debba agevolmente sul depresso varco della Sambuca, e seguendo poi l'alveo del Reno, inoltrarsi fino a Bologna. Ma da Firenze a quella pontificia città è aperta da varj anni la tanto battuta, comeché incomodissima, *via postale*, che passa l'Appennino per la Futa. Finalmente è stata poco fa costruita una altra *via carrozzabile*, che dalla precitata capitale del Granducato conduce a Forlì varcando l'Appennino sull'Alpe di San Gaudenzio e di San Benedetto: ed anche dal centro di Mugello si potrà in breve passare comodamente in Romagna, per la via finora pedonale, che dal Borgo San Lorenzo e Ronta conduce a Marradi.

I pedoni e le bestie a soma possono praticare altri *varchi*, oltre quelli ora rammentati. Il passaggio dell'*Alpe di San Pellegrino* può tentarsi anche nel crudo inverno col soccorso che viene apprestato dagli spalatori di neve; ma la strada del *Saltello* sopra Barga, ed il passo dello *Ospitaletto* sopra Sillano, il qual conduce nella via militare Fivizzanese sopra Castel-Nuovo dei Monti, non sono varcabili nei crudi mesi del verno. Il *sentiero* alpestre di Fanano, che passa il Giogo presso il lago Scaffaiolo nell'Appennino Pistoiese; l'antico *varco* tra Montepiano e Barigazza nell'Appennino di Vernio; la vetustissima *via pedonale* del Giogo di Scarperia, e quella che sale sul Giogo di Casaglia alle sorgenti del Lamone, entrambe in Mugello; la *via* che risale il Corsalone tra Camaldoli e l'Alvernia che pel Bastione scende in riva al Savio, ambedue del Casentino; finalmente i due *sentieri pedonali* di Viagggio e di Monte Casale, che guidano sull'Alpe della Luna dalla Valle del Tevere, per discendere in quella della Marecchia e del Metauro, sono altrettanti Varchi della gran catena, che i pedoni e i somieri possono quasi in ogni tempo dell'anno impunemente attraversare. Moltissimi altri sono i *passaggi*, più o meno malagevoli che fino dai più remoti tempi vennero praticati dagli abitanti dell'Appennino, e specialmente da chi recavisi in pellegrinaggio dalle pianure circompadane alla visita di un qualche santuario; per soccorso dei quali erano state erette quelle ospitaliere mansioni, che ritengono tuttora il nome di *Ospitale*, *Spedaletto*, *Spedalaccio*. Successivamente l'attività dei traffici commerciali, succeduta ai pellegrinaggi, suggerì ai mercatanti il provido consiglio di porre in condotta le merci pei varchi migliori, e così i più alpestri e mal sicuri non sono ora frequentati che dai pastori e dalle loro mandre»¹³.

Non ci si doveva meravigliare — continua Zuccagni Orlandini — se in quasi tutte le vallate non polarizzate dalle strade rotabili le manifatture mancavano affatto e l'artigianato e il commercio languivano. «Una popolazione priva di mezzi per il trasporto dei prodotti superiori ai consumi, è anche priva di stimoli atti ad eccitare la sua industria. Gli abitatori delle descritte valli [appenniniche] non mancano al certo né d'ingegno né di buona disposizione al lavoro, ma condannati all'isolamento perché mancanti per sino di un qualche sentiero che li ponga in comunicazione al capo luogo della comunità più vicina, son forzati a limitarsi ad una rozza pratica agraria, ed alla pastorizia»¹⁴.

Se qualche manifattura era presente in queste «province» rimaste appartate, rispetto a Firenze e al «cuore» economico del granducato, come nella Romagna toscana (dove in effetti spiccava l'industria della seta con le sue «tratture», di cui una modernissima a vapore a Modigliana), ciò dipendeva unicamente dal fatto che questa area intratteneva stretti rapporti con la confinante Romagna pontificia, non già con il resto dello Stato lorenese.

In proposito, è sintomatico rilevare che, oltre al Mugello occidentale (con particolare riguardo per Barberino e Borgo San Lorenzo, autentici nodi commerciali), anche il centro abitato e la comunità più propriamente montana di Firenzuola, situata a breve distanza dalla «via regia Bolognese» della Futa, avevano tratto non poco «vantaggio» dall'apertura della prima transappenninica rotabile. Lo dimostrano le relazioni dei vicari di Firenzuola che, fin dal 1795 (vicario Ugolini), e poi soprattutto nel 1816 (vicario Lorenzi), nel 1822 (vicario Lazzerini) e nel 1834 (vicario Comandoli), segnalano la presenza di intraprendenti mercanti locali e la cospicua diffusione della filatura della canapa (con materie prime provenienti dal Bolognese) e della teleria «di panno canovaccio» e della seta, prodotti senz'altro esitati a Firenze. I flussi commerciali furono incentivati pure dalla costruzione della «strada calessabile da Firenzuola alla R. Bolognese al Covigliaio», detta «via povera» (perché realizzata nel 1815-1817 per dar lavoro ai poveri «in tempo di carestia»), della «via carrozzabile del Giogo» e dell'altra (pure comunitativa) tra Piancaldoli e la Bolognese (realizzate all'inizio degli anni Trenta). Tanto che, nel 1822, si poteva sostenere che «da qualche tempo si è introdotta anche in questo Vicariato l'arte dei cappelli di paglia», e che fiorente «è l'esercizio dell'arte del vetturale per il trasporto dei generi frumentari dallo Stato Pontificio»¹⁵.

Situazioni dinamiche che non vengono mai segnalate negli altri vicariati romagnoli non polarizzati dalla viabilità rotabile, a partire da quello immediatamente confinante di Marradi. Tra il 1795 (vicario G. M. Giannini) e il 1816 (vicario Pezzella) si ricordano solo modesti traffici di bestiame ovino, di lane e formaggi e di seta con Firenze da parte dei territori di Marradi e Palazzuolo, e si lamenta la scomparsa del più generale commercio di attraversamento dalla Romagna pontificia alla Toscana, che nel passato veniva svolto «per mezzo de' Vetturini Marradesi», essendo quel centro abitato tappa intermedia fra Faenza e Borgo San Lorenzo. Il commercio di at-

traversamento «ravvivava per mille parti i fonti delle riserse industriali degli abitanti, e l'abbondanza era in tutte le famiglie»¹⁶. Anche negli anni Venti (vicario Betti, 1822 e 1823; vicario Catellacci, 1826) queste antiche correnti di traffico erano solo un diffuso rimpianto, tanto che da molto tempo «la miseria la più decisa invase universalmente gli abitanti». Non si manca di lamentare pure la degradazione del patrimonio forestale e dei castagneti, dovuta al fatto che i proprietari e i mezzadri «per far carbone abbattano ed atterrano tutto giorno senza discrezione e riservatezza di sorte alcuna» le faggete e i querceti, come pure «le più grosse e belle piante di castagno», per esitare il prodotto «a mulo» verso lo Stato Pontificio¹⁷.

Anche l'assetto territoriale dell'alta Valtiberina appare, già nel 1798, (vicario Mochi), del tutto saturo. La coltivazione non poteva estendersi ulteriormente, e di conseguenza le eccedenze demografiche dovevano necessariamente imboccare la strada dell'emigrazione definitiva, anche perché mancava qualsiasi manifattura, ivi comprese quelle che potevano basarsi sulla trasformazione delle risorse locali: nel vicariato di Pieve Santo Stefano si producevano infatti «molte lane», senza che queste potessero essere «impannate» localmente. La ragione era, al solito, lucidamente ricercata nella mancanza assoluta di strade «atte alle ruote», attraverso le quali fosse possibile intraprendere la commercializzazione dei prodotti. Non a caso, l'unica pressante richiesta al governo centrale del giurisdicente locale era quella di «proseguire e render barrocciabile la Strada della Consuma, facendola passare dal Casentino, e quindi nella Provincia dell'Umbria»¹⁸.

Le condizioni economiche dell'Alto Tevere (comuni di Caprese e di Pieve Santo Stefano) e dei contigui territori di Badia Tedalda e Sestino erano destinate ad aggravarsi nella prima metà dell'Ottocento, quando l'area continuava ad essere caratterizzata dall'assoluta impraticabilità delle strade, mentre la parte meridionale della valle (quella piano-collinare ripartita fra i comuni di Anghiari, Monterchi e Sansepolcro), attraversata dalla «via dei due mari», mostrava un non trascurabile dinamismo demografico e produttivo, sotto forma di intensa opera (attuata da imprenditori privati, come i Collacchioni) di regimazione fluviale e di bonifica di molte bassure della pianura solcata dal Tevere, di dilatazione della maglia dei coltivi e dei poderi mezzadrili, e financo di relativo potenziamento del modesto apparato artigianale e manifatturiero localizzato ad Anghiari e soprattutto a Sanse-

polcro (industrie della lana e della seta). Non a caso, nel 1827, venne fondato, nel piccolo ma vivace capoluogo della valle, il primo nucleo dell'industria alimentare Buitoni¹⁹.

Dunque, le nuove strade aperte nella seconda metà del Settecento e nella prima metà dell'Ottocento costituiscono autentici «veicoli» o «motori» di progresso per le subregioni (Mugello occidentale, parte centrale della Montagna Pistoiese con speciale riguardo per la Val di Lima, Val di Sieve orientale e Casentino, bassa Valtiberina) direttamente polarizzate. Consentendo il transito agevole in tutte le stagioni di carri e barrocci, le nuove vie appaiono esemplarmente funzionali sia alla razionalizzazione e allo sviluppo dello sfruttamento delle risorse naturali e umane vallive, sia al collegamento del traffico internazionale di persone e merci fra la Toscana (essenzialmente fra il porto di Livorno e Firenze, con il suo *hinterland* rappresentato dal basso e medio bacino dell'Arno) e la valle padana e gli scali adriatici²⁰.

Contemporaneamente, in queste aree montane caratterizzate dai più rapidi e cospicui mutamenti degli assetti produttivi, comincia anche a dilatarsi l'appoderamento mezzadrile (spesso incardinato sul sistema di fattoria): il fenomeno appare relativamente intenso e significativo nella montagna pistoiese, ma anche il Mugello e il Casentino rappresentano casi emblematici delle spinte dinamiche in atto, e che ora cominciano ad attrarre l'attenzione di studiosi di «pubblica economia», di scienziati e funzionari dello Stato, di privati viaggiatori e imprenditori che in sempre maggior numero percorrono in lungo e in largo le vallate montane, attratti non tanto dallo «orrido» e dal «pittoresco» dei loro paesaggi naturali, bensì dalle molteplici specificità locali riscontrabili negli assetti paesistico-territoriali e nelle componenti culturali dei loro abitanti²¹.

Nella montagna pistoiese, si assiste dapprima — già negli anni Ottanta del Settecento — allo spostamento del centro di gravità lungo l'alta Val di Lima, e più precisamente sulla innervatura della via Modenese: in breve tempo, la presenza della nuova arteria carrozzabile e la disponibilità di estese foreste (solo in parte di proprietà pubblica, come quella di Boscolungo oggi Abetone) determina il potenziamento vistoso dell'industria siderurgica statale (dal 1836 alienata ai Fenzi e ad altri imprenditori locali). Crescono così (dal nulla, eccezion fatta per il nucleo già esistente di Mammiano) gli stabilimenti di Mammiano, Sestaione, Cutigliano e Piteccio, mentre vengono si-

diffusione
dell'appoderamento
mezzadrile

gnificativamente abbandonati i vecchi ed eccentrici opifici della Val di Reno. Contemporaneamente si dilata l'industria boschiva nell'alta Val di Lima: nel rifornimento di combustibile agli opifici e nell'organizzazione dei trasporti si distinguono intraprendenti imprenditori locali, come i Cini, gli Antonini, i Vivarelli che negli stessi anni stavano costituendo cospicui patrimoni fondiari ²².

Non è un caso, che questa spiccata vocazione industriale della montagna pistoiese sia rafforzata dalla fondazione, nel primo Ottocento, da parte degli stessi Cini, di due grandi cartiere moderne sui fiumi Lima e Limestone. Non è un caso, che l'industria della carta si espanda in modo vistoso (già nei primi decenni dell'Ottocento) anche nella bassa Val di Lima (alto Pesciatino) ²³, dove tende a soppiantare le manifatture del ferro ormai in crisi, consolidando così il ruolo industriale tradizionalmente svolto da Pescia. Non è un caso, che nella contigua Val di Reno, sempre nella prima metà dell'Ottocento, cominci a prendere piede l'industria del ghiaccio naturale ed artificiale, che alla metà del secolo assurgerà a dimensioni nazionali, quando la maglia delle comunicazioni (per il concreto interessamento dei Cini e di altri imprenditori montani e pistoiesi) sarà potenziata, grazie alla costruzione prima della strada Bolognese (detta «Leopolda») della Porretta e poi della ferrovia Porrettana Pistoia-Bologna ²⁴. Non è un caso, che nella seconda metà del secolo, quando si registrerà il ridimensionamento dell'industria siderurgica e cartaria, per l'impatto con il liberismo economico del nuovo Stato unitario, queste stesse vallate assistano all'insediamento (in genere negli antichi opifici in crisi, debitamente ristrutturati e ampliati) della grande industria moderna metallurgica e meccanica, tuttora presente, e al precoce sviluppo del turismo montano, che comincia a dare la fisionomia di stazioni di soggiorno estivo all'Abetone e agli altri centri della Montagna Pistoiese.

Anche nel Casentino, dopo che, con le riforme lorenese, si furono liberalizzate la produzione e l'esportazione dei panni, e si furono costruite le strade rotabili Pontassieve-Consuma e Consuma-Ponte a Poppi-Arezzo (arterie che, con altre gestite dalle comunità locali, finalmente eliminavano la strozzatura più vistosa: l'isolamento), non solo prese sviluppo il tradizionale artigianato del legno ²⁵, ma si poté affermare nella valle una vera e propria organizzazione industriale moderna che si innestava sul tradizionale artigia-

polcro (industrie della lana e della seta). Non a caso, nel 1827, venne fondato, nel piccolo ma vivace capoluogo della valle, il primo nucleo dell'industria alimentare Buitoni¹⁹.

Dunque, le nuove strade aperte nella seconda metà del Settecento e nella prima metà dell'Ottocento costituiscono autentici «veicoli» o «motori» di progresso per le subregioni (Mugello occidentale, parte centrale della Montagna Pistoiese con speciale riguardo per la Val di Lima, Val di Sieve orientale e Casentino, bassa Valtiberina) direttamente polarizzate. Consentendo il transito agevole in tutte le stagioni di carri e barrocci, le nuove vie appaiono esemplarmente funzionali sia alla razionalizzazione e allo sviluppo dello sfruttamento delle risorse naturali e umane vallive, sia al collegamento del traffico internazionale di persone e merci fra la Toscana (essenzialmente fra il porto di Livorno e Firenze, con il suo *hinterland* rappresentato dal basso e medio bacino dell'Arno) e la valle padana e gli scali adriatici²⁰.

Contemporaneamente, in queste aree montane caratterizzate dai più rapidi e cospicui mutamenti degli assetti produttivi, comincia anche a dilatarsi l'appoderamento mezzadrile (spesso incardinato sul sistema di fattoria): il fenomeno appare relativamente intenso e significativo nella montagna pistoiese, ma anche il Mugello e il Casentino rappresentano casi emblematici delle spinte dinamiche in atto, e che ora cominciano ad attrarre l'attenzione di studiosi di «pubblica economia», di scienziati e funzionari dello Stato, di privati viaggiatori e imprenditori che in sempre maggior numero percorrono in lungo e in largo le vallate montane, attratti non tanto dallo «orrido» e dal «pittoresco» dei loro paesaggi naturali, bensì dalle molteplici specificità locali riscontrabili negli assetti paesistico-territoriali e nelle componenti culturali dei loro abitanti²¹.

Nella montagna pistoiese, si assiste dapprima — già negli anni Ottanta del Settecento — allo spostamento del centro di gravità lungo l'alta Val di Lima, e più precisamente sulla innervatura della via Modenese: in breve tempo, la presenza della nuova arteria carrozzabile e la disponibilità di estese foreste (solo in parte di proprietà pubblica, come quella di Boscolungo oggi Abetone) determina il potenziamento vistoso dell'industria siderurgica statale (dal 1836 alienata ai Fenzi e ad altri imprenditori locali). Crescono così (dal nulla, eccezion fatta per il nucleo già esistente di Mammiano) gli stabilimenti di Mammiano, Sestaione, Cutigliano e Piteccio, mentre vengono si-

diffusione
dell'apoderamento
mezzadrile

gnificativamente abbandonati i vecchi ed eccentrici opifici della Val di Reno. Contemporaneamente si dilata l'industria boschiva nell'alta Val di Lima: nel rifornimento di combustibile agli opifici e nell'organizzazione dei trasporti si distinguono intraprendenti imprenditori locali, come i Cini, gli Antonini, i Vivarelli che negli stessi anni stavano costituendo cospicui patrimoni fondiari ²².

Non è un caso, che questa spiccata vocazione industriale della montagna pistoiese sia rafforzata dalla fondazione, nel primo Ottocento, da parte degli stessi Cini, di due grandi cartiere moderne sui fiumi Lima e Limestone. Non è un caso, che l'industria della carta si espanda in modo vistoso (già nei primi decenni dell'Ottocento) anche nella bassa Val di Lima (alto Pesciatino) ²³, dove tende a soppiantare le manifatture del ferro ormai in crisi, consolidando così il ruolo industriale tradizionalmente svolto da Pescia. Non è un caso, che nella contigua Val di Reno, sempre nella prima metà dell'Ottocento, cominci a prendere piede l'industria del ghiaccio naturale ed artificiale, che alla metà del secolo assurgerà a dimensioni nazionali, quando la maglia delle comunicazioni (per il concreto interessamento dei Cini e di altri imprenditori montani e pistoiesi) sarà potenziata, grazie alla costruzione prima della strada Bolognese (detta «Leopolda») della Porretta e poi della ferrovia Porrettana Pistoia-Bologna ²⁴. Non è un caso, che nella seconda metà del secolo, quando si registrerà il ridimensionamento dell'industria siderurgica e cartaria, per l'impatto con il liberismo economico del nuovo Stato unitario, queste stesse vallate assistano all'insediamento (in genere negli antichi opifici in crisi, debitamente ristrutturati e ampliati) della grande industria moderna metallurgica e meccanica, tuttora presente, e al precoce sviluppo del turismo montano, che comincia a dare la fisionomia di stazioni di soggiorno estivo all'Abetone e agli altri centri della Montagna Pistoiese.

Anche nel Casentino, dopo che, con le riforme lorenese, si furono liberalizzate la produzione e l'esportazione dei panni, e si furono costruite le strade rotabili Pontassieve-Consuma e Consuma-Ponte a Poppi-Arezzo (arterie che, con altre gestite dalle comunità locali, finalmente eliminavano la strozzatura più vistosa: l'isolamento), non solo prese sviluppo il tradizionale artigianato del legno ²⁵, ma si poté affermare nella valle una vera e propria organizzazione industriale moderna che si innestava sul tradizionale artigia-

nato della lana²⁶. Grazie al notevole miglioramento qualitativo della lana locale (all'inizio dell'Ottocento, infatti, l'introduzione di arieti merinos dette origine, soprattutto nei possedi dei Lorena, a numerosi greggi di pecore meticce)²⁷, dal 1830 in poi, furono fondate vere e proprie manifatture (i lanifici, dotati di macchine relativamente avanzate) che determinarono l'aumento vertiginoso della produzione dei panni «alla casentinese». In questa attività ebbero modo di distinguersi, a Stia e negli altri centri di fondovalle, imprenditori intraprendenti come i Ricci e i Beni: di sicuro, al tramonto del granducato, le basi dell'industrializzazione erano state saldamente impiantate, anche se il «decollo» vero e proprio dei lanifici casentinesi si verificò solo negli anni Settanta, quando vennero introdotti i macchinari mosi dal vapore²⁸.

Note

1 In mancanza di qualsiasi studio d'insieme sulla montagna toscana, si rinvia all'apprezzabile sintesi di I. Biagianti, *La montagna toscana dalle riforme settecentesche all'età napoleonica*, in «Proposte e ricerche», 20, 1988, pp. 194-202.

2 R. Breschi et Alii, *L'industria del ferro nel territorio pistoiese. Impianti, strumenti e tecniche di lavorazione dal Cinquecento al Novecento*, ed. Istituto Storico della Resistenza di Pistoia (Prato, La Tipografica Pratese), 1983; M. Azzari et Alii, *I mestieri del bosco*, Pistoia, Legato Antonini, 1984.

3 P.L. Della Bordella, *L'arte della lana in Casentino. Storia dei lanifici*, Firenze, Primateo, 1984.

4 L. Rombai, *Paesaggio e territorio nella Toscana moderna e contemporanea: una traccia di storia dell'organizzazione territoriale*, in C.A. Corsini (a cura di), *Vita, morte e miracoli di gente comune. Appunti per una storia della popolazione della Toscana fra XIV e XX secolo*, Firenze, La Casa Usher, 1988, pp. 15-36.

5 M. Ronchi, *La montagna toscana nel '700*, in «La Regione», I, 1, 1954, p. 14.

6 Su questa tematica, la letteratura è assai vasta. Mi limito ad indicare, come esemplari, il caso della montagna pistoiese, studiato da R. Breschi, *Cicli imprenditoriali e permanenze storiche sul territorio della Montagna Pistoiese (1765-1860)*, in «Storia Urbana», vol. 9, 1979, pp. 51-85, e il caso della Valtiberina, studiato da I. Biagianti, *Economia e società in Valtiberina e nell'Appennino toscano tra '700 e '800: la vendita dei patrimoni ecclesiastici*, in S. Anselmi (a cura di), *La montagna tra Toscana e Marche. Ambiente, territorio, cultura, società dal medioevo al XIX secolo*, Milano, Angeli, 1985, pp. 275-313. Sicuramente, dell'alienazione dei beni degli enti ecclesiastici e pii laicali e del demanio

statale e comunale, localmente fruirono anche i piccoli proprietari, soprattutto «nel Pratomagno, e nell'alto Casentino, per le due leggi granducali del 1751 e del 1769 e per i Regolamenti Comunitativi del 1774»: qui i patrimoni comunali e degli enti furono infatti, in larga misura almeno, suddivisi in «preselle» e contribuirono così ad irrobustire il ceto della proprietà piccola e particellare (si veda M. Ronchi, *La montagna toscana*, cit., p. 13). Ma non c'è dubbio che finì coll'essere privilegiata la piccola e media borghesia «campagnola», alla scala regionale almeno.

7 Molte zone attraversano, tra Sette e Ottocento, un periodo di grave malessere economico, sia perché «le due maggiori risorse produttive della montagna, le castagne ed il bestiame, avevano subito, quasi dappertutto, una diminuzione notevole» (M. Ronchi, *La montagna toscana*, cit., p. 13), sia perché l'abolizione dei privilegi e delle «servitù» di tipo feudale — con la legge del 13 luglio 1772 si soppressero i diritti di caccia su fondo altrui; con quella del 17 gennaio 1774 si riunì il diritto di pascolo a quello di proprietà; con quelle dell'11 marzo 1776 e del 10 marzo 1777 si abolirono definitivamente le servitù di pascolo e di semina (*Ibidem*, pp. 13-14) — finì inequivocabilmente coll'esaltare il diritto di proprietà privata unica e indivisibile.

8 I processi di degradazione dei versanti montani, a causa dei tagli indiscriminati per uso industriale e per estendere in alto i seminativi, oltre che dell'eccessiva pressione pabulare (soprattutto degli ovini e dei caprini, fenomeno che produsse un vistoso e rapido depauperamento dei boschi e dei prati e pascoli), sono descritti con dovizia di particolari in tutti i quadranti appenninici, a partire dalla fine del Settecento, dapprima dallo stesso sovrano (per queste «primizie», davvero emblematiche considerazioni, si veda Pietro Leopoldo D'Asburgo Lorena, *Relazioni sul governo della Toscana*, a cura di A. Salvestrini, Firenze, Olschki, 1969-1974, voll. 3; è da notare che esse furono ribadite, qualche decennio più tardi, dal nipote Leopoldo II: F. Pesendorfer (a cura di), *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena 1824-1859*, Firenze, Sansoni, 1987, *passim*), e successivamente dai suoi vicari. Non a caso, fin dal 1782, l'Accademia Economico-Agraria dei Georgofili decise di bandire un concorso (rinnovato nel 1792) per il miglior lavoro sul tema: «Indicare la maniera più facile, e meno dispendiosa di rivestire di piante, o ridurre a coltura le nostre Montagne spogliate e sassose». E, infatti, ovunque le pendici apparivano agli osservatori «nude e spogliate, incolte e sassose». Per esempio, già nel 1790 così si esprime per il Casentino il vicario G.M. Galli e, più o meno negli stessi termini, nel 1795, per il vicariato di Firenzuola, il vicario Ugolini: Archivio di Stato di Firenze (d'ora in avanti ASF), *Segreteria di Gabinetto*, 316, n. 2 e 25.

9 L. Rombai, *I valori naturalistici e storico-umani dei quadri forestali in Toscana, con particolare riferimento alla Maremma. Una traccia di geografia storica dei boschi*, in «Atti del Museo Civico di Storia Naturale di Grosseto», suppl. al n. 7-8, 1987, pp. 27-45; A. Zanzi Sulli e M. Sulli, *La legislazione del settore forestale in Toscana nel secolo XVIII*, in «Rivista di Storia dell'Agricoltura», XXVI, 1986, pp. 117-153; A. Gabbriellini, *La legislazione forestale in Toscana dall'inizio alla caduta del Granducato*, in «L'Italia Forestale e Montana», XL, 1985, pp. 126-141.

10 Esemplici, al riguardo, appaiono gli studi di Lorenzo Del Panta e di Carlo A. Corsini, utilizzati nella sintesi di L. Rombai, «*Microanalisi*» e *geografia storica della Toscana*, in Autori vari, *Geografia storica della popolazione. Centri storici minori e aree rurali della Toscana nei secoli XVIII-XX: alcuni esempi di analisi*, Quaderno 12 dell'Istituto di Geografia dell'Università di Firenze, Firenze 1985, pp. 5-16.

11 Per un caso esemplare di gerarchizzazione spaziale nella montagna pistoiese, si rinvia a P. Recati e L. Rombai, *Vecchio e nuovo nel territorio pistoiese nella prima metà dell'Ottocento. I riflessi della politica lorenese*, in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche*, Napoli, ESI (in stampa).

12 Per una rassegna delle realizzazioni stradali e ferroviarie, si veda L. Rombai, *Orientamenti e realizzazioni della politica territoriale lorenese in Toscana. Un tentativo di sintesi*, in «*Rivista di Storia dell'Agricoltura*», XXVII, 1987, pp. 105-147.

13 A. Zuccagni Orlandini, *Corografia fisica, storica e statistica dell'Italia e delle sue Isole, Supplemento al volume nono*, Firenze, Tip. All'Insegna di Clio, 1842, pp. 16-19.

14 *Ibidem*, pp. 83-84. Così, nella Lunigiana, non era «esercitata arte veruna, tranne l'agricoltura»; solo a Fivizzano e a Pontremoli (non a caso, nelle comunità attraversate dalle due strade almeno parzialmente rotabili della Cisa e del Cerreto) erano localizzate varie piccole industrie. Altrettanto poveri apparivano i panorami produttivi della Garfagnana toscana, della Romagna granducale e dell'alta Valtiberina. In quest'ultima sub regione, scrive anzi Zuccagni Orlandini, «lo stato di languore in cui trovasi qui l'arte agraria, è indicazione molto esatta della poca industria nelle manifatture; il che non si attribuisca ad indolenza degli abitanti, ma bensì allo stato d'isolamento e quasi di abbandono, in cui si lasciò in addietro quest'angolo segregato della Toscana». Le poche manifatture esistenti, anche da antica data, «decaddero affatto, allorché migliorate le vie delle provincie più vicine alla capitale, si condannò questa valle al più ingiusto abbandono» (*Ibidem*, pp. 85-117).

15 ASF, *Segreteria di Gabinetto*, 316, n. 25 (Relazione del vicario Ugolini, 1795); R. *Consulta*, 2737/II, n. 13 (Relazione del vicario Lorenzi, 1816) e n. 14 (Relazione del vicario Lazzarini, 1822) e n. 15 (Relazione del vicario Comandoli, 1834).

16 ASF, *Segreteria di Gabinetto*, 316, n. 18 (Relazione del vicario G.M. Giannini, 1795) e R. *Consulta*, 2737/II, n. 13 (Relazione del vicario Pezzella, 1816).

17 ASF, R. *Consulta*, 2737/II, n. 13 (Relazioni del vicario Betti del 1822 e 1823 e Relazione del vicario Catellacci, 1826).

18 ASF, *Segreteria di Gabinetto*, 316, n. 37 (Relazione del vicario Mochi, 1798).

19 Si veda L. Rombai e M. Sorelli, *Demografia, insediamento, mestieri nel Vicariato di Sestino tra la fine del XVIII e la metà del XIX secolo*, in Autori vari, *La montagna tra Toscana e Marche cit.*, pp. 234-265; D. Racchi e L. Tomasso, *Storia e organizzazione del territorio nella Valtiberina toscana. Analisi e progetto per la rivitalizzazione di un'area montana emarginata*, relatori proff. G. Pizziole e L. Rombai, tesi di laurea discussa nell'anno accademico 1987-1988 nell'Università di Firenze.

20 Nella montagna pistoiese, nel 1766-1780 venne costruita la Modenese dell'Abetone; negli anni Quaranta dell'Ottocento furono realizzate pure la Bolognese della Por-

retta (affiancata nei primi anni Sessanta dalla ferrovia Porrettana Pistoia-Pracchia-Bologna) e la Traversa Mammianese Pescia-Mammiano. Nel Mugello, nel 1749-1752 venne costruita la Bolognese della Futa; nel 1817-1845, fu resa carrozzabile la Faentina prima nel tratto da Firenze a Borgo San Lorenzo e poi in quello appenninico Borgo San Lorenzo-Marradi, mentre negli anni Venti-Trenta identica sorte toccò alla vecchia Bolognese del Giogo nel tratto fra Scarperia, Firenzuola e Pietramala. Nella Val di Sieve, negli anni Ottanta del Settecento fu costruito il primo tratto della Forlivese tra Pontassieve e il Ponticino di San Godenzo; il successivo tratto appenninico per il passo del Muraglione venne invece realizzato negli anni Trenta dell'Ottocento. Nel Casentino, negli anni Ottanta del Settecento venne costruita la Pontassieve-Passo della Consuma; nel 1816-1817, questa «barrociabile» fu proseguita per Ponte a Poppi e per Arezzo. Nella Valtiberina, tra il 1808 e il 1817 venne costruita la «strada dei due mari» Tirreno-Adriatico nel tratto Arezzo-San Sepolcro; l'arteria fu ultimata per il passo della Bocca Trabaria negli anni Trenta dell'Ottocento. Per uno sguardo di sintesi a tutte queste realizzazioni e per le relative indicazioni bibliografiche, si rimanda a L. Rombai, *Orientamenti e realizzazioni*, cit.

21 F. Rodolico, *La scoperta naturalistica dell'Appennino*, Firenze, Le Monnier, 1963.

22 P. Recati e L. Rombai, *Vecchio e nuovo nel territorio pistoiese*, cit.

23 C. Cresti (a cura di), *Itinerario museale della carta in Val di Pescia*, Siena, Periccioli, 1988.

24 Autori vari, *L'acqua, il freddo, il tempo. La produzione del ghiaccio naturale nell'alta Valle del Reno (sec. XVIII-XX)*, Firenze, Alinea, 1987.

25 Sull'artigianato casentinese del legno (dal faggio, castagno e abete molti abitanti dei villaggi montani ricavano rosari e corone, bigonce, barili, mastelli, fusi, cucchiai, mestoli, ramaioli, pale e manici per ogni tipo di ferramenta, cerchi da botte e setacci, stecche da ombrello, scatole, madie per riporvi le grasce, ecc.), in grande sviluppo dal tardo Settecento in poi, ASF, *Segreteria di Gabinetto*, 316, n. 2 e 17, Relazioni del vicario di Poppi G.M. Galli del 1790 e 1795; A. Zuccagni Orlandini, *Supplemento*, cit., p. 102.

26 Collegati alla manifattura laniera «dei panni grossi che servono di vestiario ai Casentini e ai Religiosi Eremiti di Camaldoli», e al lavoro domestico di filatura, tessitura e intreccio («le donne tessono e filano la lana, e intrecciano i cappelli di paglia e fanno i trinoni»), prodotti in parte esitati anche fuori della valle), erano infatti presenti numerosi piccoli opifici nei paesi di fondovalle, soprattutto lungo l'Arno e i suoi principali affluenti. È significativo rilevare che nuove industrie di generi diversi dal tessile nacquero proprio a partire dalla fine del Settecento: è il caso della cartiera e della tintoria di Stia e di «due fabbriche di paste alla Genovese, che per la loro bontà circolano con gran credito per tutto il Granducato» (ASF, *Segreteria di Gabinetto*, 316, n. 2 e 17, Relazioni cit.).

27 La presenza, nella parte montana del Casentino, di grandi fattorie (di proprietà cittadina e locale) che basavano i loro ordinamenti sulla selvicoltura e soprattutto sull'allevamento ovino (d'inverno transumante in Maremma), è già testimoniata alla fine del Settecento (ASF, *Segreteria di Gabinetto*, 316, n. 2, Relazione, cit., del 1790). Addi-

rittura, cinque anni dopo lo stesso giuridicante stima pari ad un terzo gli abitanti interessati alla transumanza armentizia («una terza parte almeno di questa popolazione dalla fine di ottobre a tutto il mese di maggio si porta col proprio bestiame nella Provincia Inferiore di Siena»); *ivi*, n. 17, Relazione cit. del 1795.

28 Scrive nel 1841 A. Zuccagni Orlandini (*Supplemento cit.*, p. 101): «Se i possidenti non si procacciassero nella capitale o altrove diversi oggetti di vestiario, di mobilia, e merci di lusso ecc. per miglior comodo o maggiore agiatezza, basterebbero le manifatture del paese a tutti i bisogni della vita. Infatti oltre i più comuni mestieri, vi si trovano officine di *Panni Lani, Concie di Pelli, Fabbriche di Cappelli, Tintorie, Gualchiere, Cartiere, fabbricazione di utensili di Faggio ecc.* Queste diverse Fabbriche non danno lavori raffinati, ma producono molta ricchezza per la considerabile esportazione dei medesimi». Per le vicende successive e per la fase di «decollo industriale» del tessile, si rinvia al documentato studio di P.L. Della Bordella, *L'arte della lana in Casentino*, cit., pp. 80 e ss.