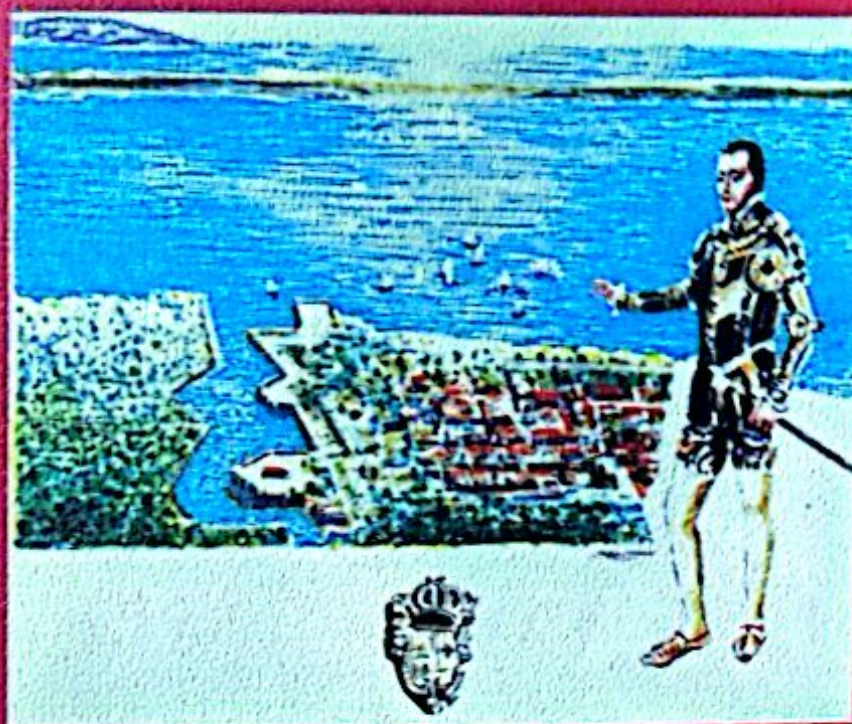


Comune di Orbetello



ORBETELLO E L'IDENTITÀ DELLA MAREMMA '800-'900

**Saggio introduttivo di
Zeffiro Ciuffoletti e Leonardo Rombai**

**Volume a cura di
Anna Guarducci**



CENTRO EDITORIALE TOSCANO

INDICE

<i>Presentazione</i> di Rolando Di Vincenzo, Sindaco di Orbetello	Pag. 5
<i>Avvertenza</i> del Curatore	” 7
LA MAREMMA TRA '800 E '900. UNA RIVOLUZIONE TERRITORIALE E SOCIALE Zeffiro Ciuffoletti e Leonardo Rombai	” 9
 PARTE I	
LE BONIFICHE E LE TRASFORMAZIONI TERRITORIALI Danilo Barsanti	” 27
IL PAESAGGIO MAREMMANO TRA '800 E '900. PERCEZIONI SOGGETTIVE E DINAMICHE STRUTTURALI SECONDO LA LETTERATURA DI VIAGGIO E GLI STRUMENTI PER VIAGGIARE Anna Guarducci	” 37
LA PROVINCIA DI GROSSETO NELL'INDUSTRIALIZZAZIONE TOSCANA: UN SGUARDO DI LUNGO PERIODO (1861-1991) Renato Giannetti e Enrico Conti	” 83
I MAREMMANI: IDENTITÀ E AUTORAPPRESENTAZIONE Danilo Barsanti	” 111
JE VOUS ÉCRIS... LA MAREMMA E LA SUA LEGGENDA IN PAGINE DI SCRITTORI M. Graziano Parri	” 123
LA PROVINCIA MAREMMANA IN BIANCIARDI E CASSOLA Jole Soldateschi	” 135
DA TIBURZIA A MUSODURO. LA MAREMMA NEL CINEMA Sandro Bernardi	” 149
LA SOCIETÀ STORICA MAREMMANA E IL "BOLLETTINO" Roberto Mugnai	” 157

INDICE

<i>Presentazione</i> di Rolando Di Vincenzo, Sindaco di Orbetello	Pag.	5
<i>Avvertenza</i> del Curatore	»	7
LA MAREMMA TRA '800 E '900. UNA RIVOLUZIONE TERRITORIALE E SOCIALE Zeffiro Ciuffoletti e Leonardo Rombai	»	9
 PARTE I		
LE BONIFICHE E LE TRASFORMAZIONI TERRITORIALI Danilo Barsanti	»	27
IL PAESAGGIO MAREMMANO TRA '800 E '900. PERCEZIONI SOGGETTIVE E DINAMICHE STRUTTURALI SECONDO LA LETTERATURA DI VIAGGIO E GLI STRUMENTI PER VIAGGIARE Anna Guarducci	»	37
LA PROVINCIA DI GROSSETO NELL'INDUSTRIALIZZAZIONE TOSCANA: UN SGUARDO DI LUNGO PERIODO (1861-1991) Renato Giannetti e Enrico Conti	»	83
I MAREMMANI: IDENTITÀ E AUTORAPPRESENTAZIONE Danilo Barsanti	»	111
JE VOUS ÉCRIS... LA MAREMMA E LA SUA LEGGENDA IN PAGINE DI SCRITTORI M. Graziano Parri	»	123
LA PROVINCIA MAREMMANA IN BIANCIARDI E CASSOLA Jole Soldateschi	»	135
DA TIBURZI A MUSODURO. LA MAREMMA NEL CINEMA Sandro Bernardi	»	149
LA SOCIETÀ STORICA MAREMMANA E IL "BOLLETTINO" Roberto Mugnai	»	157

PARTE II

ORBETELLO IN ETA' CONTEMPORANEA: DA CITTÀ CHIUSA A CITTÀ APERTA Maurizio Degli Innocenti	Pag.	171
LA LAGUNA ORBETELLANA NEI PRIMI ANNI DEL '900 Giovanni Damiani	"	179
ORBETELLO ANNI '30. L'UNIVERSITÀ DEL VOLO. TESTIMONE OCULARE Ennio Graziani	"	189
ORBETELLO ANNI '30. IL FASCINO DELL'AVIAZIONE NEL VISSUTO FEMMINILE Italia Baldi La Banca	"	201
LA MAIRIE DI ORBETELLO (1808-1814) Barbara Salotti	"	207
LE CARTE DELL'INGEGNERE DEL CIRCONDARIO NELL'ARCHIVIO PREUNITARIO DEL COMUNALE DI ORBETELLO: UNA FONTE PER L'EDILIZIA STORICA Riccardo Belcari	"	231
ORBETELLO E LA MAREMMA NELLE CARTE DI ROMUALDO CARDARELLI: TRASCRIZIONI DOCUMENTARIE, SPUNTI STORICO-ARTISTICI, NOTE EPIGRAFICHE Riccardo Belcari	"	273

LA MAREMMA TRA '800 E '900. UNA RIVOLUZIONE TERRITORIALE E SOCIALE

Zeffiro Ciuffoletti e Leonardo Rombai

I presupposti dei tempi lorenesi e post-unitari ottocenteschi e primo-novecenteschi

Nel suo insieme, la Provincia di Grosseto ha conservato – fino alle grandi trasformazioni del XX secolo e soprattutto fino alla rivoluzione industriale dell'ultimo cinquantennio – quei caratteri peculiari di “terza Toscana” che aveva maturato a partire almeno dai tempi tardo-medievali.

Rispetto alle altre due Toscare – quella corrispondente alla montagna appenninica (caratterizzata da strutture socio-economiche largamente comunitarie, tipiche delle “terre alte” più o meno periferiche e isolate, non raggiunte dai processi della polarizzazione urbana), e quella della “Toscana di mezzo” o alberata corrispondente alle aree vallive e collinari centro-settentrionali (capillarmente colonizzate dalle città e dal mercato fin dai secoli successivi al Mille, tramite soprattutto la fitta trama dei borghi ad “industria diffusa” che si legava in modo ombelicale all'altrettanto denso reticolo dei poderi mezzadrili e poi, dal Rinascimento, del sistema di fattoria) –, infatti, la Maremma ha mantenuto fino al Novecento gran parte dei connotati distintivi propri delle aree socialmente ed economicamente emarginate rispetto al “cuore politico, demografico, produttivo dello Stato pre-unitario e poi del contesto regionale interno al Regno d'Italia. L'essere, cioè, un territorio incardinato su strutture paesistico-ambientali e territoriali (nell'accezione socio-culturale ed economica più piena) comuni all'estesa area mediterranea del latifondo: strutture che erano il prodotto storico dell'assenza dei vivaci organismi urbani e degli intraprendenti ceti borghesi.

Tuttavia, il XIX secolo fu scandito da deboli ma significativi fermenti di sviluppo di ordine amministrativo, demografico, economico-sociale e urbanistico-infrastrutturale messi in moto nei tempi granducali lorenesi, e soprattutto a partire dall'avvio della grande bonifica maremmana (1828); fermenti che continuarono anche dopo l'annessione al Regno d'Italia, pur con i rallentamenti

prodotti da una politica improntata ora, almeno nei primi decenni unitari, dopo circa un secolo di forte impegno dirigistico da parte dello Stato, a principi compiutamente liberistici e del *laissez faire* ai privati. Tale filosofia si rivelò disastrosa, in considerazione della scarsa cultura imprenditoriale dei ceti dominanti e soprattutto dei proprietari fondiari non solo maremmani.

È stato, comunque, opportunamente sottolineato dagli studiosi che il riformismo lorenese non era riuscito a modificare a fondo il quadro insediativo, infrastrutturale e territoriale soprattutto nelle pianure e nelle colline costiere rimaste ancora malariche e poco popolate, larghissimamente incentrate, com'erano, su sistemi obsoleti di agricoltura, di allevamento e di selvicoltura propri delle conduzioni assenteistiche riferibili alle grandi imprese del latifondo, che richiedevano il secolare e faticoso tributo delle migrazioni stagionali di manodopera proveniente dall'Appennino o dai rilievi dell'interno che, solo in minima parte, finivano col radicarsi mediante trasferimenti definitivi di residenza.

Il solo centro nuovo realizzato nella fascia litoranea negli anni '30 e '40, e da allora in lento sviluppo, fu quello di Follonica, divenuta la principale sede dell'industria siderurgica granducale e un borgo di servizio e di commercio funzionale alla bonifica e alla colonizzazione agricola e mineraria della bassa Val di Pecora e delle Colline Metallifere.

Così Guido Carocci – nella sua celebre guida alla conoscenza delle stazioni turistiche toscane della fine dell'Ottocento – caratterizzava la cittadina di Follonica, “un bel borgo, provvisto di case convenienti, di botteghe ecc.”. Le condizioni sanitarie “sono cambiate. L'aria si è fatta assai migliore, le officine passate all'industria privata stanno aperte per tutto l'anno, miglioramenti d'ogni genere sono stati fatti in questi ultimi anni ed oggi Follonica va acquistando vita nuova e diviene la stazione marittima della città di Massa. Così, a cura appunto di un'eletta di cittadini di Massa, si è costruita sulla spiaggia uno stabilimento balneario che è divenuto ben presto un importantissimo e ridente luogo di ritrovo, che assicura all'operoso villaggio una vitalità ed un brio pari a quello delle altre minori stazioni balnearie” tirreniche (Carocci, 1900, pp. 40-41).

Lo stesso autore attesta che il turismo di *élite* stava già investendo anche altre località, come la Marina del Giglio: “una borgata pittorescamente disposta a semicerchio lungo la riva di un

golfo che serve il porto". Oltre che al servizio delle tradizionali funzioni di un'isola di pescatori e marittimi, e insieme di tenaci viticoltori, la marina stava concretizzando ora un nuovo ruolo di attrazione: "da qualche anno da Roma soprattutto e da Grosseto, non poche distintissime famiglie hanno trovato alla Marina del Giglio un soggiorno di pace e di tranquillità"(Carocci, 1900, p. 55).

Ma le innovazioni più ragguardevoli avevano già interessato Orbetello e i centri dell'Argentario.

Riguardo al primo e più importante centro, l'unico ad esprimere veramente dignità e funzioni urbane, "una comoda strada di due chilometri che attraversa orti e vigneti, conduce dalla stazione ferroviaria alla città" ancora chiusa verso terra nella sua cinta fortificata. Il centro si presentava come "oltremodo grazioso e pittoresco", con "le vie principali comode, regolari, fiancheggiate da belle case e da bei negozi; ha piazze dove zampillano fonti di pure acque e giardini eleganti e ricchi di piante e di fiori". Grazie anche alla sua salubrità, "a differenza dei luoghi vicini posti sulla spiaggia della Maremma", disponeva – "ai due lati dell'imboccatura della digaponte che guida all'Argentario" – di "due eleganti stabilimenti balneari marittimi che nella bella stagione costituiscono dei comodi e giocondi luoghi di ritrovo" (Carocci, 1900, p. 67).

Port'Ercole si faceva apprezzare specialmente per i suoi vicini insediamenti fortificati immobili nelle forme storiche, con i fianchi collinari ricoperti da "vigne splendidissime. E tra le vigne spiccano oggi le casette degli agricoltori, per lo più abruzzesi, e gli eleganti villini dei possidenti, tra i quali primeggia quello dei baroni Ricasoli situato in amenissima località". Carocci ricorda il piccolo villaggio dei pescatori delle Grotte, con le sue "bianche casette" che sembrano "piantate sulla spiaggia pianeggiante" come "quei graziosi paeselli che sorgono sulle incantate rive del Golfo Partenopeo". Port'Ercole è descritto come "un comodo e tranquillo luogo di soggiorno, è un simpatico punto di convegno nella stagione dei bagni e la vicina Orbetello gli fornisce quotidianamente un numeroso concorso di ospiti, attrattivi dalle bellezze della località" (Carocci, 1900, pp. 83-84).

Porto Santo Stefano era un borgo di 3000 persone che scende dal colle dominato dal forte spagnolo lungo la spiaggia articolata dai due promontori, con i suoi edifici marittimi "d'aspetto grandioso e decorosissimi", tanto da avere in questo punto "l'aspetto di una città".

Colline verdeggianti di vigne anche qui coltivate soprattutto da abruzzesi, porto operoso e ricco di pescherecci. "I suoi bei dintorni, la sua fortunata giacitura lo rendono un simpaticissimo soggiorno. Non vi mancano poi né alberghi abbastanza comodi e provvisti, quartieri assai decenti, modi facili di comunicazione, stabilimenti balneari pulitissimi piantati in mezzo al mare di una limpidezza straordinaria" (Carocci, 1900, pp. 98-99).

Al di là di questi piccoli insediamenti urbani e paesani aperti alle frequentazioni 'di piacere', ed avviati ad essere veri e propri cunei della modernizzazione, continuavano però a persistere gli squilibri tradizionali tra le "due Maremme": il territorio litoraneo ancora poco 'segnato' (in termini di insediamenti, vie di comunicazione, coltivazioni e organizzazioni di vita, e che esprimeva sempre fenomeni di disagio sociale come il brigantaggio e il bracconaggio) dalla presenza stabile dell'uomo, appunto, e l'interno montano e collinare, largamente boschivo, ma che si stava guadagnando all'agricoltura (non solo cerealicola, ma anche, seppure minoritariamente, incardinata sulle coltivazioni arboree proprie delle piccole imprese familiari).

Di conseguenza, la popolazione maremmana, nella seconda metà del XIX secolo, continuava a vivere in grande prevalenza nei compatti, ma in larga misura ancora fatiscenti o poco dinamici, paesi e centri collinari e montani dei piccoli proprietari o di quelli particellari precari (comunque raramente autonomi). Una parte di questi agglomerati appariva in graduale espansione tramite sobborghi e nuclei allineatisi lungo le strade, nelle cui campagne si stava lentamente e faticosamente radicando l'insediamento sparso espresso dalla borghesia (prevalentemente non maremmana), mediante la mezzadria poderale, e in minor misura dalla nuova piccola proprietà coltivatrice che, con i diboscamenti/dissodamenti e le coltivazioni cerealicole, stavano impiantando le prime coltivazioni arboree e piante "di civiltà" della vite e dell'olivo: in entrambi i casi (borghesi e proprietari coltivatori), ceti sostanzialmente nuovi, venutisi a formare grazie alle riforme giuridico-economiche introdotte dai Lorena.

Come si è accennato, i primi decenni unitari furono caratterizzati da un sostanziale disimpegno dell'amministrazione statale nelle politiche territoriali, a partire dalle operazioni di bonifica e dagli interventi urbanistico-infrastrutturali che vennero sostanzialmente

interrotti.

Le opere più significative, dopo la "rivoluzione stradale" lorenese che tra Sette e Ottocento aveva prodotto la ricostruzione di non poche arterie di interesse regionale e locale (fra tutte la "consolare" Siena-Grosseto e l'Aurelia/Emilia), dotate di ponti e atte ai veicoli a ruota per quasi 1000 chilometri di lunghezza, furono quelle ferroviarie: la linea tirrenica Livorno-Civitavecchia, avviata dal Governo Provvisorio del Ricasoli, venne ultimata nel 1863-64, mentre la linea "continentale" o interna Asciano-Montepescali fu costruita nel 1867-70. Soprattutto lungo la dorsale costiera, la ferrovia (più delle strade) ebbe il potere di innescare numerosi episodi di "sdoppiamento" dei vecchi centri e di "gemmazione insediativa" dalla collina alla pianura; in altri termini, il sorgere di stazioni finì col creare la stabile struttura di "una maglia elementare su cui impostare il futuro sviluppo territoriale" (Sorelli, 1989, p. 149).

Il maggiore "centro di scalo" nuovo della pianura maremmana è sicuramente la stazione di Orbetello che si sviluppò a partire dal 1910 attorno al nuovo complesso industriale Montecatini, avvantaggiandosi della felice posizione di crocevia (Aurelia e provinciale orbetellana): la crescita urbanistica portò l'insediamento a 138 abitanti nel 1921, ma l'espansione più forte si registrerà durante il Ventennio.

Considerevole fu l'importanza di altri centri di scalo attratti dalla ferrovia o dalle strade di maggior traffico che, come quello di Orbetello, si costituirono alla fine dell'Ottocento o all'inizio del secolo successivo, ma crebbero più rapidamente nel periodo fra le due guerre: Scarlino Scalo (che negli anni '20 e '30 doveva diventare il maggior polo di smistamento, per ferrovia o per mare, della pirite estratta nel Massetano e nel Gavorranese), Montepescali Scalo-Braccagni (centro bipolare sorto sotto il vetusto castello, intorno alla ferrovia e all'Aurelia), Sticciano Scalo (sulla ferrovia Asciano-Montepescali), e poi Grilli, Fonteblanda e Albinia (tutti lungo l'Aurelia).

Di sicuro, a partire dagli anni '50 – grazie anche alla localizzazione dei nuovi uffici statali e di varie industrie private come le officine agrarie Cosimini (1856), Nesti e Magni (1869) e Vivarelli (1891), all'oleificio Zamberletti (1894), ecc. – Grosseto stava riassumendo, per la prima volta nella sua storia dopo la breve fioritura dei tempi comunali, configurazioni urbanistiche e caratteri socio-culturali ed economici prettamente cittadini: vennero allora costituiti

alcuni istituti scolastici, la biblioteca, il museo con una "modesta pinacoteca", il teatro, la prima cassa di risparmio. Gli abitanti residenti di quella che fino ad allora era stata "una città senza cittadini" salirono da circa 2500 nel 1830 a quasi 4200 nel 1861 e a quasi 6000 nel 1901.

La crescita demografica in atto in Maremma dagli anni '20, dopo il rallentamento degli anni '60 e '70, riprese poi con una forte accelerazione fino alla Grande Guerra, tanto che la densità (che era ascesa dai 6 abitanti per kmq del 1745 ai 22 del 1860) passò a 35 nel 1914.

Tra Otto e Novecento, la crescita demografica fu piuttosto alta nell'Amiata e nelle colline interne, ove l'industria mineraria, in forte rilancio e radicamento dopo le iniziative pionieristiche dei tempi lorenese, si affiancava all'economia agricola tradizionale. L'incremento fu comunque vistoso anche nei centri delle basse colline e delle pianure litoranee ove (a partire dall'inizio del secolo) la malaria cominciava ad essere combattuta con il chinino (con le campagne iniziate nel 1901) e si diffondeva, seppure con la gradualità dovuta alle difficoltà ambientali, l'appoderamento mezzadrile: questo provvedeva a restringere le grandi distese a bosco e incolto per l'allevamento brado e le grandi "lavorerie" della cerealicoltura estensiva "a quarteria" o "a terzeria", proprie del latifondo, in unità aziendali di varie decine di ettari corredate per la prima volta di case coloniche isolate ove si insediavano famiglie di lavoratori provenienti quasi sempre da altre province toscane.

Le forme urbane medievali di molti paesi e centri (specialmente se circondati da mura) cominciarono a mostrarsi inadeguate ad accogliere la spinta demografica e la richiesta di nuove abitazioni: gli spazi vuoti *intra moenia* vennero presto quasi tutti riempiti negli agglomerati maggiori (Grosseto, Massa Marittima, Orbetello) e si cominciò a realizzare nuovi aggregati al di fuori dei fatiscanti e sempre più affollati centri antichi a Pitigliano, Sorano, Manciano, Arcidosso, Castel del Piano, Castiglione della Pescaia (lottizzazione del "rione Marina"), Port'Ercole (nucleo delle Grotte), ecc.

Anche i paesi aperti e scali commerciali litoranei di Follonica e Porto Santo Stefano (quest'ultimo tradizionale agglomerato di pescatori e marittimi provenienti soprattutto dal Napoletano) parteciparono all'espansione, certamente più marcata nel primo verso la marina, che poteva contare sulle risorse legate alla nuova strada

Aurelia/Emilia e all'ancora più recente ferrovia, oltre che allo stabilimento industriale (dal 1897, anno emblematico per la fine della "estatatura" a Grosseto, la Fonderia inaugurò il ciclo continuo delle lavorazioni); nel secondo, lo sviluppo si indirizzò dal nucleo antico posto ai piedi della fortezza e intorno al Porto Vecchio verso la baia orientale del Porto Nuovo, dove la darsena di Porto Azzurro si dimostrò presto insufficiente ad accogliere il traffico marittimo, soprattutto dopo la costruzione nel 1911-13 della ferrovia Orbetello-Porto Santo Stefano. Lo sviluppo del movimento portuario richiese la realizzazione di nuove banchine e del molo di protezione. Pure ad ovest, negli anni '20 cominciò a svilupparsi la lottizzazione (con funzioni anche turistiche) in direzione di punta Lividonia.

Nei bacini minerari (lignite a Montemassi-Ribolla e Baccinello-Cana, ferro argentifero al Monte Argentario, rame a Fenice-Capanne Vecchie, pirite a Gavorrano-Ravi e Boccheggiano, soffioni boraciferi a Monterotondo e Travale, mercurio all'Amiata), si costituì ex novo qualche piccolo nucleo produttivo e insediativo decentrato (soprattutto Fenice-Capanne Vecchie e Pesta-Forni dell'Accesa nel bacino cuprifero e i prodromi demici di Ribolla e Baccinello in quelli lignitiferi), ma soprattutto mostrarono sintomi certi di sviluppo i vecchi centri ivi presenti, che non solo trattennero i loro abitanti, ma ne accolsero altri provenienti da varie località toscane e italiane. Il consolidamento dell'industria estrattiva stava determinando una svolta radicale nella vita economico-sociale delle Colline Metallifere e dell'Amiata. Improvvisamente, una società arcaica e ancora intessuta con mille legami comunitari di piccoli coltivatori precari, braccianti, pastori, lavoratori forestali si trovò nella necessità di dover convivere con una ben più complessa realtà territoriale, caratterizzata da una presenza capitalistica e industriale avanzata, trapiantata su un fondale ancora pre-capitalistico e rurale.

Nelle aree minerarie vennero pure costruite – insieme a varie teleferiche per il trasporto del minerale da Boccheggiano, Niccioleta e Gavorrano alle stazioni ferroviarie e allo scalo marittimo di Portigliotti – specifiche ferrovie per il trasporto dei minerali, come la Follonica-Ghirlanda di Massa Marittima (1900-02), poi nel 1906 prolungata fino alla miniera del ferro della Val d'Aspra, linea rimasta attiva fino al 1944, e la linea stazione di Giuncarico-Ribolla (1892), in parte ancora esistente, cui fecero seguito (nel 1917-21) le due linee Grosseto-Arcille, rimasta in funzione fino al 1930, e la linea stazione di Rispescia-Baccinello, attiva fino al 1937, a servizio del bacino

lignitifero scansanese; e (nel 1910-13) la piccola ferrovia che dalla miniera di ferro mangesifero del Passo dell'Argentario conduceva al ponte caricatore di Santa Liberata (distrutta nell'ultima guerra).

Più o meno contemporaneamente, vennero pure realizzati la ferrovia commerciale stazione di Orbetello-Porto Santo Stefano (1911-13), distrutta dagli eventi bellici nel 1944, e il canale navigante di Santa Liberata (1907), soprattutto a servizio dell'orbetellano stabilimento di fertilizzanti ed esplosivi impiantato nel 1907-08.

Nonostante la 'rivoluzione' mineraria che, pur con l'incertezza dei suoi cicli congiunturali negativi e con l'assoluta mancanza di integrazione con il territorio (il carattere 'alloctono' impedì sempre di incentivare forme di imprenditoria e industrializzazione che si collegassero col comparto estrattivo), stava rappresentando, per gli abitanti della Maremma interna, un'alternativa alle tradizionali attività agricolo-forestali e zootecniche integrate dalle migrazioni stagionali, già prima della Grande Guerra era soprattutto la pianura che "cominciava ad offrire nuove opportunità economiche, con la sua maglia stradale e ferroviaria, i centri di smercio, di servizio e di traffico portuale, e quindi motivi non più di repulsione, bensì di attrazione" (Sorelli, p. 153).

Specialmente Grosseto – che andava sempre più rafforzando le sue funzioni di centro amministrativo, commerciale e di servizi della Provincia – a partire dagli anni '80 dell'Ottocento era entrata in una fase di crescita continua, non solo saturando le aree inedificate interne alla cinta fortificata, ma dando anche il via alla costruzione dei sobborghi esterni di Porta Vecchia e Porta Nuova. Dal 1900, si delineò con chiarezza, con un ritmo sempre più intenso, l'espansione all'esterno delle mura: verso sud, lungo la via Aurelia e l'Ombrone, e verso nord, verso la stazione. Nel 1911, la città contava 117 imprese industriali e artigiane con 570 addetti. Nel 1912, il Comune avvertì l'esigenza di approvare il primo piano regolatore che disciplinava l'espansione urbana lungo l'ampio viale di collegamento con la stazione e lungo via Roma.

Le trasformazioni dei tempi fascisti. L'avvio dello spostamento del centro di gravità e della valorizzazione del litorale

Dopo la lunga stasi registrata dal settore della viabilità, che per circa mezzo secolo rimase sostanzialmente quella realizzata

dai Lorena, all'inizio del Novecento avevano avuto ripresa i lavori per adeguare le ormai vetuste arterie alle nuove esigenze del traffico sempre più motorizzato. Così, importanti interventi di adeguamento, prima della Grande Guerra, avevano interessato le vie da San Rocco-Grosseto all'Amiata per Scansano-Roccalbegna-Santa Fiora, e la strada Pitiglianese.

Ma non c'è dubbio che le realizzazioni di grande impegno tecnico-finanziario si collocano negli anni '20 e '30. È il caso della ricostruzione della Grosseto-Istia-Scansano (con i proseguimenti per Cinigiano e Manciano), della rettificazione della via Aurelia a nord e a sud di Grosseto fino al Chiarone (1928-29), dotata dei nuovi e monumentali ponti sull'Ombrone e sull'Albegna (1929-30); e, inoltre, dell'ammodernamento della via delle Collacchie tra Marina di Grosseto e Follonica, della Grosseto-Montalcino, della Arcidosso-Castell'Azzara, ecc. Del tutto nuove furono la cosiddetta "strada cilindrata" tra l'Aurelia al Lupo e Macchiascandona sulla Castiglionese e la strada per la vetta del Monte Amiata eseguita – come si legge nel progetto – con l'obiettivo di aprire "nuovi sbocchi alle escursioni e particolarmente alle manifestazioni sportive invernali".

Lungo tutte le arterie provinciali, vennero erette le tipiche case cantoniere, per facilitare la capillare manutenzione delle massicciate. Nella seconda metà degli anni '20, poi, si sviluppò la rete pubblica dei servizi automobilistici che, già nel 1929, interessavano 643 km di strade e collegavano "molti paesi", con un movimento annuo di 270.000 persone.

Nel 1932, la Maremma era dotata di 1120 km di strade rotabili: molte altre erano in corso di costruzione, dopo che la "legge Mussolini" del 1928 aveva prescritto la realizzazione di ben "24 tronchi" per tre quarti a spese dello Stato e per un quarto della Provincia (Rombai, 1989, pp. 193-194 e 205).

Lo sviluppo economico postbellico e, in particolare, le attività minerarie che presero particolare impulso, radicandosi nel territorio, durante il Ventennio, incentivarono i processi in corso di espansione degli storici insediamenti presenti nei bacini estrattivi collinari e montani, come Monterotondo, Montieri, Prata, Roccastrada, Roccatederighi, Gavorrano, Ravi, Caldana, Prata, nel primo comparto, i centri cinabreriferi (Arcidosso, Castel del Piano, Santa Fiora, Castell'Azzara) nel settore amiatino, Giglio Castello e Campese nell'Isola del Giglio interessata dall'estrazione della pirite.

Nell'area lignitifera si dilatarono sensibilmente i nuovi villaggi minerari di Baccinello-Le Strette (che contava 150 abitanti nel 1931 saliti a 633 nel 1951 quando la miniera venne chiusa) e soprattutto di Ribolla, le cui prime abitazioni erano sorte intorno alla stazioncina prima della Grande Guerra, e che, durante la massima valorizzazione produttiva dell'ultimo conflitto mondiale, arrivò a contare quasi 2000 residenti. Un valore che avrebbe superato con la ripresa del dopoguerra, fino alla tragica chiusura dell'attività avvenuta nel 1954. Nel comparto piritifero si costituirono altri villaggi di minatori: Niccioleta tra Prata e Massa Marittima (pianificato dalla Montecatini e dal Comune di Massa Marittima nel 1933: nel 1951 arrivò a contare 882 abitanti), Filare e Bagno di Gavorrano (analogamente programmati dall'impresa chimica e dal Comune di Gavorrano negli anni '20, mediante la costruzione di serie allungate di edifici che scendevano dal vecchio castello lungo la via del Braccio di Gavorrano e verso l'Aurelia).

In questi casi e in vari altri agglomerati rurali d'altura non interessati, o interessati marginalmente, dall'industria mineraria (come Scansano, Manciano, Pitigliano, ecc.), che espressero le stesse tendenze di crescita, con poche eccezioni (come nella semivuota Saturnia ove, all'interno dell'antica cerchia, venne costruito "un piccolo villaggio il quale ha utilizzato in parte le vecchie case riadattate"), la struttura castellana venne mantenuta sostanzialmente intatta, con tutt'al più parziali abbattimenti di tratti e porte, e con adeguamenti di servizi idrici e igienici: furono le principali vie esterne di accesso a servire da assi privilegiati di espansione edilizia, per i minori impegni di urbanizzazione che tali strutture comportano, mentre solo successivamente vennero occupati gli spazi aperti soprattutto in ripiani o in modesti declivi.

Nella regione costiera, Grosseto rafforzò decisamente il suo carattere urbano, di centro amministrativo e di servizi, di piazza commerciale. Negli anni '20 e '30, l'espansione urbana coinvolse (oltre alle direttrici ove era già in corso) anche il settore orientale, tanto che si formò quasi un semicerchio regolare di costruzioni intorno alle mura: fuori di Porta Nuova e sulla direttrice per la stazione cominciò a delinearsi il piccolo centro amministrativo con la prefettura, le poste e le scuole. Nel 1931, la città extra moenia era sette volte più ampia di quella intra moenia (rispettivamente 145 e 22 ettari). Partendo da tale dinamica, il nuovo piano regolatore del 1931-37

della diffusione dei trasporti e della mobilità con l'uso dei nuovi mezzi a motore, fino dallo scadere dell'Ottocento o dall'inizio del nuovo secolo, il sistema degli insediamenti si stava decisamente articolando con il potenziamento e in certe aree con l'inserimento ex novo, accanto ai centri storici, delle componenti minori come i nuclei comunitari, i casali o centri di tenute e fattorie, le case contadine isolate.

Già nell'anteguerra, si stavano delineando alcuni centri direzionali di vaste tenute agricole (Aratrice, Banditaccia, ecc.), mentre si rinvigoriva la medievale città nuova senese di Paganico, per secoli ridotta ad un vero e proprio "fantasma urbano" (nel 1931 contava 487 abitanti). Tra le due guerre, la costruzione di nuove case d'agenzia (e l'ampliamento di quelle già esistenti) che, con la direzione e gli ambienti funzionali alla gestione aziendale, ospitavano dipendenti fissi e braccianti "avventizi" (Acquisti, Poggio Cavallo, Grancia, Monte Lattaia, Collecchio, Pianetti di Sotto-Sant'Antonio, Pian d'Alma, Poggione, Commendone, Trappola, Badiola, Castellaccia, Parrina, Il Deposito, San Donato Nuovo, Barca Colonna, ecc.) proseguì e si moltiplicò un po' ovunque, ma soprattutto nelle pianure costiere.

Inoltre, vennero realizzate almeno due nuove borgate rurali: Bagno di Roselle, sorta accanto al piccolo stabilimento termale ricostruito nel 1822, a servizio della colonizzazione agricola del vicino Pian di Molla che nel 1931 contava già 180 abitanti (saliti a 401 nel 1951); e Alberese, per sviluppo dell'antico centro aziendale lorenese passato nel 1923 all'Opera Nazionale Combattenti e situato (fino al 1928-29) sull'Aurelia, da allora deviata più a nord. In conseguenza dell'intensa opera di bonifica e di appoderamento attuata dall'Opera, quest'ultimo villaggio nel 1931 contava 195 abitanti (che salirono a 275 nel 1951).

Soprattutto nella montagna amiatina, accanto alla rete dei centri maggiori, nonostante il decremento demografico dovuto all'emigrazione di non pochi agricoltori proprietari particellari insediati in aree decisamente marginali, per effetto del potenziamento dell'industria estrattiva si consolidò la trama minuta degli aggregati minori, preesistenti o di nuova edificazione, non di rado costituiti da nebulose di nuclei, come Bagnolo, Marroneto, Selvena; un analogo processo, attivato dallo sviluppo dell'agricoltura, specialmente incentrata sulla piccola proprietà coltivatrice, dette origine ai Poderi

di Montemerano, a poca distanza dall'omonimo castello, a Vallerona-Santa Caterina e Petricci nei pressi di Roccalbegna, a Poggio Capanne nell'agro di Semproniano, a San Quirico, Montevituzzo-Cerretino nella campagna di Sorano (Sorelli, 1989, pp. 155-157).

I processi della 'modernizzazione' manifestarono ovunque un forte impulso negli anni compresi fra le due guerre, quando nella Maremma si ricompose sostanzialmente la 'frattura storica' tra interno e litorale e, anzi, comincia a realizzarsi lo spostamento del centro di gravità dalla montagna e dalla collina interna, aree che ora perdono complessivamente abitanti per la crisi delle attività agro-silvo-pastorali tradizionali, attività non compensate dall'espansione mineraria, che pure vi si registrò diffusamente, ai territori costieri, specialmente pianeggianti, meglio serviti dalle vie di comunicazione stradali e ferroviarie e dai servizi moderni, e investiti da una progressiva valorizzazione agricola (con la bonifica, la colonizzazione e l'appoderamento mezzadrile), oltre che commerciale e terziaria.

Mentre l'agricoltura va guadagnando febbrilmente la "piaga risanata" dalla malaria e dagli acquitrini (dei quali non restano che esigui lembi in corrispondenza degli antichi "chiari" più profondi), prendono ora ulteriore corpo i movimenti turistici nei centri litoranei e specialmente in quelli di Follonica, Castiglione della Pescaia e Porto Santo Stefano, oltre che nella nuova "marina" in formazione di Grosseto intorno al forte granducale di San Rocco. Qui, dopo la costruzione, all'inizio degli anni '20, di una fila di baracche sulla spiaggia comunale presso il forte, dal 1926 ebbe inizio lo sviluppo edilizio di Marina, mediante villette e altri edifici (colonie ed altro) realizzati sulle maglie di un reticolato stradale costituito da due viali paralleli alla costa con vie che li intersecano. Uno stabilimento balneare consentiva alla popolazione agiata soprattutto grossetana di fruire comodamente dei bagni di sole e di mare.

Processi recenti e nuove tendenze

Quando – dal 1950 in poi – interviene la riforma agraria con l'Ente Maremma a completare l'azione della bonifica, in pratica si conclude la lotta secolare al paludismo e al latifondo e i paesaggi collinari e pianeggianti, con i loro assetti fondiari e sociali, vengono quasi ovunque rimodellati soprattutto dalla nuova organizzazione

delle piccole aziende contadine diretto-coltivatrici (con le case isolate costruite su reti territoriali regolari, e con i piccoli "borghi di servizio" e "centri aziendali" che le incardinano), ma anche dalle nuove imprese agrarie a conto diretto che, superando la tradizionale gestione a mezzadria e latifondo, si ristrutturano sul piano tecnico-produttivo in funzione del mercato non solo locale.

Come è noto, l'azione riformatoria portò – oltre che alla costruzione di strade, acquedotti rurali e di impianti per l'irrigazione, di opere di sistemazione idraulico-forestale – ad una capillare trasformazione dell'assetto insediativo, soprattutto sparso, mediante la realizzazione di case isolate (o riunite in gruppetti di 3-4 nell'area "Sud-Aurelia" del Capalbiese) per i quasi 9000 assegnatari, di 14 borghi di servizio e di 29 centri aziendali, e finalmente di innumerevoli strutture cooperative (cantine sociali a Pitigliano, Marina di Grosseto e Capalbio, oleifici sociali a Montiano, Capalbio e Seggiano, vari stabilimenti per la lavorazione dei prodotti ortofrutticoli, caseifici a Manciano, Sorano e Grosseto, varie altre strutture per l'allevamento e la commercializzazione dei prodotti). Tutte queste nuove strutture insediative hanno finito coll'umanizzare "aree già spopolate, e costituiscono ancor oggi punti di riferimento per moltitudini di agricoltori" e degli altri residenti: trattasi di Marsiliana d'Albegna, Carige di Capalbio e Polverosa nell'Orbetellano, di Casotto dei Pescatori e Madonnino nell'agro di Grosseto, di Sgrillozzo nel Mancianese, di Pomonte nello Scansanese, di Santa Rita nel Cinigianese, di Arcille nel Comune di Campagnatico. A questi agglomerati va aggiunto il villaggio, nato come "bracciantile" poco a nord dell'Alberese, di Rispecchia (65 case per quotisti con chiesa, scuola/asilo, spaccio e circolo ricreativo, ambulatorio, ufficio postale), destinato ad avere un ragguardevole sviluppo negli anni a noi più vicini (Guerrini, 1989, pp. 265-271; Sorelli, 1989, pp. 170-172).

Mentre le pianure costiere, dopo la crisi della transizione dal mercato nazionale a quello europeo, si avviano a diventare la sede privilegiata dell'agricoltura intensiva e specializzata, perviene a compiuta maturazione il ribaltamento dell'assetto territoriale e della dinamica dei valori. Il litorale si organizza come l'asse "forte" della Maremma, per la localizzazione delle moderne attività produttive correlate alla forte domanda di edilizia residenziale e turistico-balneare, all'espansione delle attività turistiche e terziarie, piuttosto che all'organizzazione industriale (nel 1960 impoverita dalla chiusura

dell'antica fonderia di Follonica e arricchita, sostanzialmente, dall'isolato stabilimento chimico del Casone di Scarlino, unico esempio di industria che tentò, con scarso successo, di integrarsi con l'attività estrattiva di cui utilizzava i prodotti), essendo assai modesta l'incidenza della piccola impresa tipica dell'industrializzazione "leggera diffusa" che va guadagnando borghi e campagne della Toscana settentrionale e della cosiddetta "terza Italia".

Dalla fine degli anni '50 o dall'inizio degli anni '60, forti correnti migratorie di popolazione abbandonano i paesi e le campagne dell'interno e dell'Amiata (con la montagna che vede sostanzialmente fallire gli investimenti effettuati per la riconversione industriale e turistica) – con il colle e il monte sempre più emarginato dallo sviluppo per la rottura degli equilibri tradizionali, dovuta al drastico ridimensionamento prima e alla chiusura poi delle miniere, alla crisi delle economie forestali e di quelle agricole non specializzate, sia mezzadrili che create dalla stessa Riforma ma praticate in terreni di basso rendimento quantitativo – e si insediano nelle marine della costa, a Grosseto e nei borghi che si sviluppano un po' ovunque nella pianura. Tale crescita demografico-insediativa investe soprattutto l'Aurelia e le altre strade principali (tra cui l'inadeguata Grosseto-Siena aperta negli anni '60): vale a dire, proprio le aree occupate storicamente dagli acquitrini e dagli incolti, nell'antica "Maremma pastorale", che per decenni appare investita da processi di urbanizzazione impetuosi e non di rado disordinati. L'impatto di tale processo sulle strutture paesistico-ambientali si è iniziato a disciplinare solo negli anni a noi più vicini, mediante politiche urbanistiche e paesistiche finalmente più attente alle esigenze della conservazione e della tutela dei valori materiali e spirituali, in una coerente prospettiva di "sviluppo sostenibile".

I processi di concentrazione a fini residenziali e/o turistico-balneari negli insediamenti costieri e nell'Isola del Giglio (dove i soggiorni estivi sono diventati una vera e propria 'monocoltura', che incardina vecchi e nuovi insediamenti e l'intera esistenza della piccola comunità residente), a Grosseto e in altri centri minori, di recente, hanno finito col fare emergere fenomeni di saturazione e di scadimento degli equilibri ambientali e della stessa qualità della vita, con il caro-prezzi, il traffico e l'inquinamento che influenzano sia la mobilità (evidenziando l'inadeguatezza delle vie di comunicazione

soprattutto esterne agli abitati, e dei parcheggi urbani), e sia le attività quotidiane di lavoro o di tempo libero; tanto che, per reazione, si stanno manifestando nuove tendenze di 'decentramento', vuoi per finalità di residenza stabile o quanto meno per usi di fine settimana, e vuoi per finalità di soggiorno turistico, che valgono a rimettere in valore paesi svuotati di popolazione giovanile e case contadine abbandonate dell'interno.

Più in generale, la nuova domanda residenziale e turistica – integrandosi con le nuove normative regionali, nazionali ed europee che mirano alla tutela/valorizzazione del patrimonio naturale e storico con la istituzione di sistemi di parchi e di altre aree protette o di itinerari culturali e, insieme, ad incentivare produzioni agricole di qualità e attività artigianali tipiche – sta producendo un processo diffuso di recupero degli ambienti collinari e montani: almeno quelli che possono vantare un capitale paesistico-ambientale e storico-artistico ragguardevole e meno 'consumato' dalla modernizzazione, oltre che ritmi di vita sicuramente meno frenetici, e quindi particolarmente apprezzati dai cittadini anche stranieri.

Così, anche la Maremma interna partecipa, seppure con ritardo, alla realizzazione di quel grande 'cantiere' che porta alla riorganizzazione delle campagne toscane investite dai fenomeni, espressi dalla crisi della città e dal consolidamento della società post-industriale, di rivalorizzazione del "territorio aperto". Mentre singoli edifici e interi paesi vengono rioccupati stabilmente o nei fine settimana e nei periodi dedicati alla vacanza, aziende e spazi agricoli abbandonati, o destinati in breve all'abbandono per la marginalità produttiva in termini di mercato, vengono sempre più spesso riconvertiti (da "vecchi" e "nuovi" contadini di provenienza urbana) a coltivazioni di qualità o biologiche, quasi sempre con il supporto dei redditi integrativi derivati dall'agriturismo e dal "turismo verde".

Trattasi di un processo per lo più spontaneo, che le amministrazioni pubbliche dovrebbero meglio conoscere, regolamentare e supportare, ma che certamente sta a creare (con la ripresa demografica, economica e culturale in atto) nuovi equilibri socio-culturali, paesistici e territoriali: una nuova Maremma.

BIBLIOGRAFIA

D. BARSANTI, *La bonifica maremmana dal secolo XVI alla Riforma Agraria: linee di un difficile ma lungimirante intervento di valorizzazione territoriale*, in *La Maremma Grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, Istituto Alcide Cervi (Città di Castello, Labirinto), 1989, pp. 39-64.

A. BETTI CARBONCINI, *Ferrovie e miniere in Toscana. Linee secondarie e industriali in Maremma e nell'Isola d'Elba*, Parma, Albertelli, 1981.

F. BOLDRINI, *Le alterne vicende del processo di industrializzazione mineraria in Maremma dalla metà dell'Ottocento ai primi decenni del Novecento*, in *La Maremma Grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, Istituto Alcide Cervi (Città di Castello, Labirinto), 1989, pp. 305-318.

N. CAPITINI MACCABRUNI, *La bonifica integrale fascista nel comprensorio grossetano*, in *La Maremma Grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, Istituto Alcide Cervi (Città di Castello, Labirinto), 1989, pp. 229-257.

G. CAROCCI, *Bagni e villeggiature in Toscana*, Firenze, Tipografia Galletti e Cocci, 1900.

G. GUERRINI, *Note sulla Riforma Agraria in Maremma*, in *La Maremma Grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, Istituto Alcide Cervi (Città di Castello, Labirinto), 1989, pp. 259-278.

L. ROMBAI, *Il rapporto uomo-ambiente nella dinamica storica. Un esempio particolare: la Maremma grossetana*, "Italia Nostra", XXX, 238 (1986), pp. 12-15.

L. ROMBAI, *Strutture paesistiche ed economico-produttive: la campagna, la città, l'industria*, in *L'occhio e la storia. Grosseto e la Maremma tra '800 e '900 nelle fotografie degli Archivi Alinari*, Firenze, Alinari, 1986.

L. ROMBAI, *Viabilità e industria della Maremma Grossetana nei secoli XVIII-XX*, in *La Maremma Grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, Istituto Alcide Cervi (Città di Castello, Labirinto), 1989, pp. 179-207.

L. ROMBAI e R. SIGNORINI, *La piaga risanata. Paesaggi e bonifiche nelle Maremme*, in *Quadri ambientali della Toscana*, III, *Paesaggi della costa*, Giunta Regionale Toscana (Venezia, Marsilio), 1993, pp. 151-181.

M. SORELLI, *L'evoluzione degli insediamenti maremmani tra la metà del Settecento e gli anni Cinquanta del Novecento*, in *La Maremma Grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, Istituto Alcide Cervi (Città di Castello, Labirinto), 1989, pp. 135-178.

A. TURBANTI, *La Montecatini in Maremma dal 1924 al 1962: la tecnologia e le relazioni industriali*, in *La Maremma Grossetana tra il '700 e il '900. Trasformazioni economiche e mutamenti sociali*, a cura di S. Pertempi, Istituto Alcide Cervi (Città di Castello, Labirinto), 1989, pp. 351-379.