Il prof. Mario Tabanelli, libero docente nella facoltà di Medicina e Chirurgia dell'Università di Milano, coltiva con rara competenza anche l'hobby della ricerca storica e della letteratura.
È autore di diverse monografie sulla terra Bresciana e, con il prof. Giorgio Monaco, della "GUIDA ALL'ELBA ARCHEOLOGICA ED ARTISTICA".

LE STRADE ALL'ISOLA D'ELBA

di Mario Tabanelli

La viabilità è un problema che ha sempre preoccupato l'uomo fino dalle sue origini. E non facile a risolverlo era all'isola, la quale per la sua configurazione geografica alternata a monti ed a piccole vallate, non era molto adatta alla costruzione di comode ed adatte strade. Vestigia di strade romane atte al trasporto del materiale ferroso, verso quei luoghi che per abbondanza di acqua e di carbone meglio si prestavano alla fusione, dovettero ben esistere. Di queste, ci resta solo qualche esempio di selciato di grosse pietre poligonali. Così noi possiamo immaginare una via che portava al centro di Grassera; un'altra che raggiungeva la fortezza romana di Luceri, partendo da Ferraia ed un'altra ancora che da Ferraia si portava a Longone.

Poco o nulla sappiamo della viabilità dell'isola durante il dominio pisano (dal 1000 al 1390); rileviamo solo che al selciato romano, furono sostituiti ciottoli sferici, dei quali si trovano ancora tracce in modo limitato.

Durante la Signoria degli Appiani, riteniamo che non si facessero altro che restauri passeggeri, anche alla vie di accesso, alle diverse pievi, oggi completamente trascurate e divenute impraticabili; è probabile che anch'essi non mancassero di favorire, sia pure in modo limitato i percorsi che si dovevano tenere. Potrebbe darsi che in quelle epoche, più che vere e proprie strade, esistessero solo mulattiere che congiungevano un paese all'altro, prive di ponti e di altre opere murarie, attraverso le quali transitavano, non senza disagio, i passeggeri e le bestie con i loro carichi. Si deve però osservare che allora i rapporti fra le diverse località, erano assai limitati; e così pure gli scambi commerciali. Solo verso la fine del 1600 e gli inizi del 1700 venne aperta una strada tra Portoferraio e Longone; un'altra verso Rio Elba, ed un'altra ancora per la marina di Marciana. Ma dobbiamo giungere al 1802 quando l'Elba passa sotto la dominazione francese, per avere dagli archivi qualche notizia più precisa. A quel momento sembra mancassero vere vie rotabili; quelle pedonali erano "*anguste, tortuose, prive di ponti e mal tenute*".

Fu il commissario generale Giovanni Battista Galeazzini, nativo di Bastia, a fare aprire nel 1808 una adatta strada che da Portoferraio raggiungeva Longone ed un'altra che da Portoferraio si portava fino a Marciana; qualche altra ne seguì.

Furono costruiti ponti e migliorate le condizioni di queste vie; così pure fu congiunto Procchio con Campo. In tal modo alcuni centri maggiori dell'Isola erano raccordati fra loro. Non ostante queste provvidenze, un rapporto del 4 maggio 1813 del Balbiani, vice prefetto dell'Elba, che nel 1811 aveva sostituito il Galeazzini, spegneva ogni entusiasmo e ci dava una in-

Strada presso Sant'Ilario

formazione poco edificante su queste nuove strade, costruite dal Galeazzini.

Egli scriveva: "*si potrebbe richiamare l'attenzione del governo sullo stato cattivo e pericoloso delle strade tutte dell'isola in generale, assegnarne le cause e proporre i mezzi per rimediarvi. Considerando che una sola strada imperiale si trova nell'isola d'Elba, quale è quella che da Portoferraio conduce a Longone; che, per quanto questa strada non sia in genere guasta né completa, non è neppure nella sua totalità*

→

LE STRADE ALL'ISOLA D'ELBA

Strada presso Longone

trascurata. Le strade sono quelle che in ogni tempo ed in ogni luogo attivano il commercio, attenzione che non può seguire nell'isola perchè niuna strada che possa chiamarsi tale esiste, che serva di comunicazione fra paese e paese. Si delibera che le comunità siano obbligate a proprio interesse stabilire delle strade comode di comunicazione, fra loro. Firmati, fra gli altri: Traditi, Bigeschi, Perez''.

Questa doccia fredda non dovette fare piacere al Galeazzini che nel frattempo era stato richiamato a Parigi e che era stato il primo a tentare di porre riparo alla situazione dell'isola.

L'arrivo di Napoleone I all'Elba il 3 maggio 1814 (ove si trattenne fino al 26 febbraio 1815) portò ad un nuovo impulso.

Fino a quell'epoca, l'isola non conosceva cosa fosse una vera via rotabile; e l'imperatore se ne lagnò con il Balbiani, poichè molti paesi erano in comunicazione fra loro, solo per mezzo di mulattiere.

Ordinò che fosse resa rotabile la via da Portoferraio a Longone, a Rio Marina ed a Rio (Elba); fece lastricare le strade interne di Portoferraio e provvedere al loro restauro ''*si che non fossero sdrucciolevoli e pericolose*''; notò la loro sporcizia. Preoccupandosi per la pulizia le fece lavare e ne vietò il gettito delle immondizie. Ordinò di rendere rotabile la via fra Portoferraio e Procchio e di iniziare il tracciato fra Procchio e Campo ''*perchè desiderava passarvi in vettura*''.

Essendo probabile che egli si recasse a Longone ''*desiderava che per tale via le sue carrozze vi passassero comodamente e senza pericolo*''. Contemporaneamente decise di fare una strada fra Procchio e Marciana per Poggio, senza passare per Marciana Marina, tanto larga da renderla comoda per i pedoni e le vetture.

Per questa costruzione avrebbe concorso metà con il suo tesoro e metà il Comune di Marciana. Ed inoltre che si facesse una buona strada per Marciana Marina, utilissima ai due paesi per le comunicazioni. I lavori andavano a rilento, sì che il Balbiani invitò il ''maire'' di Marciana a ultimarli sollecitamente.

Napoleone, in questo caso, suggerì solo di allargare la strada fra Procchio e Marciana Marina, di fare ex novo quella fra Poggio e Marciana Marina, di ultimare quella fra Marciana e Poggio.

Egli asseriva che ''*dove non c'è strada non c'è civiltà*''. Fece migliorare la strada che da Portoferraio raggiungeva la sua residenza della villa di san Martino ''*volendo percorrerla comodamente in vettura*''.

Progettò una via da San Martino fino alla piana di Lacona e ne volle conoscere la spesa, portandola sul ciglio dei monti e facendo il minor numero possibile di curve. E quando gli si osservò che i lavori di questa strada, dovevano essere sospesi per dedicare i fondi alla sua residenza di San Martino, egli rispose che ''*quella strada poteva attendere*''. Visitò personalmente tutti i paesi dell'isola per rendersi conto delle loro necessità tanto che esclamò: ''*conosco la mia isola a memoria*''.

Passò anche a Pianosa ed ordinò che fosse ripopolata. Amava le passeggiate a cavallo; si faceva seguire da un generale ed era sempre accompagnato da una scorta di soldati. Quando usciva a piedi, si accompagnava a qualche ufficiale d'ordinanza ed a quattro o sei subalterni. Vestiva una giubba verde da colonnello dei cacciatori della guardia. Panciotto e pantaloni bianchi, stivali e cappotto grigio durante l'inverno. Aveva un cappello con coccarda bianco e rossa, colori della bandiera elbana. Era abile giocatore di scacchi e di bigliardo.

Recandosi a cavallo al Cavo, passando per l'eremo di Santa Caterina, aveva fatto notare al ''maire'' Gualandi, il pessimo stato di quella strada, raccomandandogli di migliorarla. Cosa che fu fatta a spese del Comune, con grande soddisfazione di quegli abitanti. Visitò anche il Santuario della Madonna del Monte a Marciana alta, ove estromise i monaci dal loro romitorio, riservando per sé cinque stanze che occupò dal 23 agosto al 5 settembre 1814.

Non ostante queste giuste provvidenze, non mancarono critiche: i partigiani dell'antico regime vedevano di mal occhio queste innovazioni che sottraevano loro, per la correzione di una strada qualche tratto di terreno, senza alcun compenso. A ciò si aggiungeva il malcontento di alcuni popolani che si dicevano comandati militarmente e costretti a lavorare senza alcuna retribuzione. Si asseriva che ''*Napoleone voleva dare all'isola strade rotabili di cui non si sentiva bisogno, per permettergli di poterla percorrere da un capo all'altro, per suo diporto*''.

Ai primi del febbraio del 1815 la viabilità fra i paesi dell'isola non era ancora attuata, come Napoleone

Dott. MARIELLA CENA
PSICOTERAPIA
CONSULENZE PSICOLOGICHE
Riceve su appuntamento presso lo studio del
Dott. L. DE LUCA
Via Cairoli 28 (Loc. Le Ghiaie) Portoferraio
Tel. 917240

avrebbe desiderato. Partito egli dall'Elba, i lavori stradali furono sospesi e poi abbandonati. In tale modo fu impedito agli elbani di godere dei benefici sperati. Desiderio che sarà soddisfatto solo non poco tempo dopo.

Abbiamo trovato, grazie alla cortesia del direttore della biblioteca Foresiana di Portoferraio e dei suoi collaboratori, che vivamente ringraziamo, un manoscritto del 1828 intitolato: "*Notizie statistiche dell'Elba al tempo del granducato di Toscana*", il quale ci riferisce sulle condizioni delle sue strade a quell'epoca. Questo manoscritto, di non facile lettura ci ha fornito molte importanti notizie che qui riassumiamo. Una premessa ricorda, come "le strade principali che interessano il territorio dell'isola d'Elba, siano di assoluta necessità per le comunicazioni fra i vari castelli. Queste sono in numero di dieci stabilitesi su suolo naturale, non tutte sterrate."

"Prima è quella così detta longonese, che partendo dalla porta del Ponticello, presso le mura di Portoferraio, giunge con un corso di 9 miglia a Longone. Si porta al luogo chiamato le Grotte e da tal punto va fino alla marina di Longone, quindi sulle pendici dei poggi, secondando tutte le insenature. La sua larghezza è di nove/dieci braccia ed in qualche punto di undici braccia. È la più importante dell'isola, perchè è di comunicazione fra le due piazzeforti di Portoferraio e di Longone e perchè da questa si diramano altre varie strade. Lo stato presente di questa strada è sufficientemente buono ed ha una comoda careggiata. Lavori di restauri recenti consistono in costruzioni di fossette laterali, ove ora mancano e di piccoli allargamenti. È ancora necessario, per renderla sicura, la costruzione di un ponte in località Valdana e l'allargamento in un altro punto. I soli danni ai quali va soggetta tale strada, si limitano a quelli del carreggio."

"La seconda, detta Riese, costeggia un poggio fino al castello di Rio; è lunga 4 1/2 miglia, limitata alla larghezza di sole 4 braccia; il suo percorso è cattivissimo, poichè è costituito da arditissime cattive salite e discese, le quali offrono appena il transito alle bestie da soma. È una via importantissima, come l'unica comunicazione fra Portoferraio ed il Castello e la marina di Rio.

Lavori indispensabili su questa strada, sarebbero di renderla di più comoda sicurezza e di allargarla fino a sette braccia, mitigare le varie salite e discese, costruire alcuni ponti e parapetti piccoli. I danni ai quali questa strada va soggetta consistono in smottamenti che accadono particolarmente, in occasioni di piogge precipitose, nel poggio superiore e nel ciglio."

"I lavori che in tale strada vengono praticati, si limitano a quelli della semplice manutenzione, di rifinimenti ed apposizione di cordonati, escavazioni di fossati, rialzamenti di frane; volendo ridurre questa strada a comodità e sicurezza, praticabile dalle ruote, sarebbe di deviarla dalla sua giacenza ed allontanarla dalle ardite curve appena praticabili, allargarla fino a 7 braccia, mitigare le varie salite e discese, costruire alcuni ponti e piccoli parapetti." →

Strada presso San Piero con la torre pisana

"La terza strada detta di San Felo, o della marina di Rio, diramandosi dalla suddetta via, lunga circa un miglio e larga braccia 5, ed è l'unica che dal castello di Rio conduce al paese della marina di Longone, (San Felo era un oratorio di epoca pisana del XII secolo; di tale costruzione, attualmente non restano che i ruderi)."

"Stato di questa strada è quello di comune mantenimento. Solo danno cui è soggetto un piccolo tratto è nella località Serrantone, per il disboscamento della legna e per le acque della valle Reale di Canneto che si portano sulla strada. La escavazione e l'allargamento di detta valle è opinione sia a carico dei possidenti, che godono il sommo vantaggio delle acque, come proverò."

"La quarta strada, detta marcianese, che si divide da quella di Longone in località Carpani (bivio Carpani e più tardi prenderà il nome di bivio Boni; Lucantonio Carpani era governatore di Portoferraio verso la metà del 1500) porta al castello di Poggio e quindi a Marciana. È in cattivo stato ma praticabile. Il suo stato, particolarmente nel primo tratto è pessimo, impraticabile e pericoloso.

"Il rimanente fino al castello di Marciana, è pure in cattivo stato ma sufficientemente praticabile. Va soggetto al ristagno delle acque piovane, allo scoscendimento del poggio adiacente, alla mancanza di uno scolo. Non vi si pratica al presente, alcun lavoro. Questa strada ha il suo andamento tutto sulla pendice dei monti, parte in salita, parte in piano. Non è soggetta ad alcun mantenimento; fino dall'anno decorso ne proposi i restauri. Finora nulla si è veduto."

"La quinta strada, detta della marina di Marciana, va dal castello di Marciana al mare. È tutta in pendenza; è larga 5,6 ed anche 8,9 braccia ed è costruita sulle pendici del Poggio."

"È di grande importanza, perchè conduce da Marciana (alta) e dal Poggio al mare. Le sue attuali condizioni sono cattivissime e disgraziate, per la sua situazione e giacitura, perchè in alcuni tratti è di tale pendenza e sommamente pericolosa, per le bestie da soma e i passeggeri che ivi vi transitano. La sesta, chiamata parimenti della marina, dalla marina di Marciana, sbocca nella strada marcianese ed ha un percorso di circa 4 miglia. La settima, la strada campese, deviando a levante, dalla strada marcianese, attraverso la piana di Sant'Ilario e San Pietro, conduce alla marina di Campo, ove ha termine."

"La ottava si dirama da quest'ultima e conduce al castello di Sant'Ilario, passando per il piccolo villaggio, detto la Pila. (È un abitato su una strada in ripida salita con una brutta svolta)."

"La nona è quella detta Traversa, che dal castello di Sant'Ilario conduce a quello di San Pietro in Campo."

"La decima è quella che da San Pietro in Campo conduce alla suddetta strada chiamata Campese. Molte altre strade trasverse sono presenti, ma non hanno storia."

Fin quì la relazione che abbiamo potuto reperire; le notizie in essa contenute rivestono una notevole importanza, riportandosi al tempo in cui furono scritte. In genere lo stato delle strade a quell'epoca, lasciava alquanto desiderare; e ciò non sarebbe molto producente, rispetto ai primi miglioramenti eseguiti nell'epoca napoleonica, non ostante l'autorità avesse precedentemente, fino dal 1808 obbligato le diverse comunità "a stabilire strade comode di comunicazione fra loro".

Nel 1872 si asseriva ancora che "la viabilità è cattiva in tutti i comuni, mediocre in quella di Portoferraio, pessima in tutti i paesi, non esclusa la campagna del capoluogo."

Nel 1868 fu imposta la costruzione di alcune strade comunali. Nel 1874 fu ampliata la strada, tra Portoferraio e Longone; e quest'ultima località fu collegata con Rio Marina e Rio Elba "con una strada a miti pendenze". Fu anche migliorato il tratto fra Portoferraio e Marciana Marina che, buona fino al fosso delle tre acque, era malamente rotabile nel suo ultimo tratto. E così pure quello fra Procchio e Marina di Campo e fra Marina di Campo e San Piero.

Nel 1883 fu costruita la strada comunale fra Marciana Marina e Marciana alta; con una deviazione fino al Poggio. È in un suo tratto verso Marciana, che appaiono i ruderi della pieve di San Lorenzo.

Nel 1885 si congiunse la Pila con Sant'Ilario e San Piero. A breve distanza da questa strada, sorge la pieve di San Giovanni, opera pisana del 1200. E nel 1887 venne costruita la strada Mola - Capoliveri e più tardi quella di Rio Marina - Cavo.

Oggi la situazione delle strade elbane è radicalmente cambiata; una buona rete di vie, quasi tutte asfaltate e ben tenute, si diramano per tutta l'isola e fa fronte con successo al grande traffico che, specie durante il periodo turistico, giornalmente le occupa; si possono così raggiungere le mete più difficili e lontane, compiere con facilità il suo periplo ed apprezzare nella loro completezza le bellezze dei panorami, delle foreste, del mare di questa meravigliosa isola.

□

A GROSSETO
IN QUESTI TRE NEGOZI
DI ELBANI
SCONTI
AGLI ELBANI

ANTONIO COCCHIA
Tappeti Persiani
VIA FIUME, 5-7
tel. 413315
ampio parcheggio
Grosseto

ANTONIO COCCHIA
Gioielliere in Grosseto dal 1969
Esclusive:
Vacheron Constantin - Longines
Revue - Seiko Lassale
Viale Matteotti 27/B GROSSETO

Antonio & Antonio
s.n.s.
PELLICCERIA
ABBIGLIAMENTO IN PELLE
GROSSETO VIALE MATTEOTTI 31