

misc. A. 127-5

dono

92787

Toscana - sup. f. l. prof. Tarca

LIDIA CALZOLAI - PAOLO MARCACCINI

0210364

US 0210364

L'antica viabilità di dogana della provincia di Grosseto



FIRENZE
GEOGRAFIA
MIS
A
SISTEMA BIBLIOTECARIO
BIBLIOTECA DI ATENE

to dal n. 1, giugno 1994, della «RIVISTA DI STORIA DELL'AGRICOLTURA»

L'antica viabilità di dogana della provincia di Grosseto

Con la presente ricerca si è inteso ricostruire la rete dei percorsi utilizzati dalla pastorizia transumante per accedere al territorio grossetano, spostarsi da un pascolo all'altro delle Maremme, frequentare mercati e fiere e per qualsiasi altra necessità.

Questa operazione, oltre ad evidenziare un insieme di infrastrutture, bene collettivo ed eredità di secolari sedimentazioni, ha permesso di conoscere più da vicino un sistema di vita che oggi suona lontano nel tempo mentre ancora alla metà del nostro secolo era attivo come è ancor dato ascoltare dai pastori sopravvissuti.

Area marginale nell'ambito di uno stato-regione eppoi di uno stato nazionale (entità politiche, queste, a loro volta accusanti problemi analoghi nell'ambito europeo), la Maremma toscana, almeno nella parte meridionale, ha costituito, per secoli, una specie di *cul de sac* geografico, scarsamente popolato e dove le relazioni umane avvenivano nel contesto di un regime estensivo di sfruttamento agricolo, pastorale e boschivo di terre di varia pertinenza da cui prescindevano solamente limitate aree a campi chiusi. Situazione, questa, chiaramente evidenziata anche dalla struttura del sistema viario precedente l'epoca industriale: una gerarchia di vie che mostrano chiaramente un limitato collegamento col mare e al vertice delle quali si pongono solamente assi regionali di penetrazione (1).

La scarsità di popolazione connessa col sistema del latifondo tardo imperiale si accentua poco a poco col diffondersi dell'endemia malarica favorita dal disordine idro-geologico. Questa situazione riduce progres-

(1) Inoltre fino all'Unità d'Italia non esiste, in Maremma, un vero asse litoraneo di comunicazioni extraregionali: perfino l'antica Via Aurelia era divenuta una realtà locale, in più punti interrotta.



sivamente anche i flussi commerciali e i rapporti umani determinando, anche in relazione all'instaurarsi del regime feudale, la frammentazione del territorio costiero toscano laziale.

Lo sfruttamento delle Maremme si indirizza prevalentemente nei confronti delle risorse spontanee; è in questo contesto che diventano più attivi i rapporti con le regioni interne della montagna appenninica che dal punto di vista ambientale ha caratteristiche complementari alla costa.

La transumanza non è fenomeno esclusivamente italiano, né tanto meno toscano, essa interessa tutto il vasto contorno mediterraneo climaticamente caratterizzato da aridità estiva e buoni pascoli autunnali e vernini, legando in un rapporto di complementarietà le zone montane con le calde pianure costiere.

La pratica della transumanza affonda le proprie origini in epoca remota. Recenti studi hanno infatti messo in luce una serie di insediamenti pastorali in grotta e all'aperto lungo tutto l'asse appenninico riferibile all'età del Bronzo. Questi insediamenti, nella loro localizzazione geografica, testimoniano un fenomeno di movimento di greggi verso il mare dove gli ovini avrebbero potuto trovare, oltre a ricchi pascoli, sale marino indispensabile alla loro dieta.

In epoca romana sembra che il fenomeno abbia avuto un notevole impulso con il considerevole ampliamento dell'*ager publicus* e che figure di mercanti-imprenditori, come Varrone o Catone, investissero nell'allevamento transumante e nel panno lana (2).

Un'iscrizione rinvenuta a Sepino (Campobasso) relativa al transito delle greggi, documenta il graduale concentrarsi della proprietà del bestiame transumante nelle mani del fisco imperiale che ne affidava la gestione a «conductores» di estrazione libertina.

Allo stato attuale poco sappiamo del fenomeno nell'Alto Medioevo, tuttavia possiamo supporre una continuità favorita dalla decadenza di vasti tratti della campagna.

I documenti più antichi relativi alla Toscana attestanti queste migrazioni stagionali sono della fine del XII secolo. Nel 1173 pecore della Garfagnana erano state «fidatae custodieque commissae» ad alcuni signori di Maremma (3) e, nel 1200, un certo Ugo Cacciadote di Casti-

(2) G. DE BENEDETTIS, *Considerazioni storico-topografiche sull'alta valle del Tevere*, in E. NARBISCO, *La cultura della transumanza*, Napoli, 1991, pp. 63-74.

(3) G. VOLPE, *Studi sulle istituzioni comunali di Pisa*, Firenze, 1970, p. 248.

glione soleva dare «pascua pecoribus Garfagnanensium et mercedem pro eis recipere (4)». Nello stesso periodo abbiamo notizie di continue liti fra i signori di Rosignano e il Vescovo «per i prati ove le mandrie di pecore garfagnanine scendevano a svernare, pagando la tassa di pascolo».

Già nel 1180 esisteva a Pisa, probabilmente a guardia di un ponte sull'Arno, un «pubblico passaggero sopra il bestiame» che esercitava «sommaria giurisdizione... per le greggi di passaggio verso o dalla Maremma (5)». Lo Statutum Potestatis di Pistoia del 1296, parla di «bestias euntes et redeuntes de Maremma». Nel 1309 due conti Guidi del ramo di Modigliana avevano pagato in Maremma per l'eratico la somma di 1.440 lire senesi di piccoli, equivalenti a circa 500 fiorini d'oro.

Le notizie si infridiscono dalla seconda metà del Trecento, da quando cioè il comune di Siena, ereditando una consuetudine, fonte di reddito dei signori locali che affittavano annualmente il pascolo ai pastori ricevendone l'eratico, cominciò ad organizzare in modo più razionale i pascoli maremmani con la Dogana dei Paschi il cui gettito, nei secoli successivi, rappresentò una voce essenziale per la finanza cittadina (6).

Le trasformazioni che, a partire dalla fine del Settecento, investono l'area maremmana non hanno tempi e modi uniformi. Se, in pianura, i cambiamenti indotti dalla diffusione di sistemi agricoli più intensivi, sono, oltre che precoci (epoca leopoldina), anche massicci, in relazione alla necessità di sistemazioni preliminari (leggi bonifiche), con proporzionate ripercussioni sulla trama del pasaggio, in collina, l'evoluzione del territorio è tutto sommato più lenta e meno radicale che nelle zone umide.

Nel territorio collinare, le modificazioni a carico della viabilità rimangono a lungo sporadiche e comunque a livello prevalentemente locale, in relazione a isolate operazioni di appoderamento, all'apertura o chiusura di cantieri minerari, ecc. Bisogna arrivare alla Riforma fondiaria della metà di questo secolo e al decollo della circolazione automobilistica di massa per assistere, nella collina maremmana, a riconfigurazioni sostanziali della vecchia rete viaria concretizzate, in epoca

(4) *IBIDEM*, p. 80.

(5) *IBIDEM*, p. 321.

(6) G. CHERUBINI, *Pasaggio agrario, insediamenti e attività ulivo-pastorali sulla montagna tusco-romagnola alla fine del Medioevo*, in *Id.*, *Tra Tevere, Arno e Appennino. Valli, comunità, signori*, Firenze, Editoriale Tosca, 1992, pp. 48-49.

preindustriale, in relazione ai collegamenti tra i centri e tutto quanto determinava diffuse necessità di spostamento da un capo all'altro: pliche pascolative, molini, miniere, saline, fonti perenni, grandi fattorie; importanti poli di attrazione, quest'ultime, in relazione anche all'affluenza dai centri circostanti di popolazione bracciantile in determinati momenti dell'anno.

Nella Maremma grossetana alcune delle vecchie strade si caratterizzavano, in modo particolare, anche per il fatto di essere destinate, oltre che alle normali comunicazioni, anche al passaggio dei greggi transumanti (*vie di dogana*).

Questa viabilità presentava indubbi aspetti di rilevanza geografica dovuti principalmente al fatto di essersi messa in posto in funzione di un'integrazione economica di territori complementari da parecchi punti di vista fisico-antropici.

La necessità di unire, da un lato, una serie di luoghi montani distribuiti lungo l'arco dell'Appennino (da quello toscano-emiliano alle dorsali calcaree umbro-marchigiane) con la Montagna amiatina interposta, dall'altro, la Maremma grossetana e alto-laziale, secondo le distanze più brevi, ha determinato la delimitazione di un fascio di assi principali con andamento convergente, ciascuno dei quali deriva poi le particolarità del suo tracciato dall'assetto fisiografico del territorio attraversato. Ma questa messa in posto del sistema di collegamenti pastorali ha fatto sì che gli assi principali di esso spesso coincidessero con gli elementi preminenti della viabilità ordinaria, anche se non si può stabilire una precedenza nel tempo tra i due tipi di utilizzazione. Anzi che le diramazioni terminali coincidevano per lo più con la viabilità pubblica minore.

Gli itinerari della pastorizia transumante, oltre all'ovvia funzione di spostamento tramite la più breve e «comoda» percorrenza tra le regioni collegate, dovevano assicurare anche il pascolo di sopravvivenza. Questa necessità poteva essere assicurata solo in due modi: utilizzando la vegetazione spontanea ai margini del percorso, oppure appoggiandosi a pascoli o foraggi posti a disposizione, tramite congruo compenso, presso poderi, fattorie, conventi, ecc. Probabilmente i due sistemi si integravano a seconda che si attraversassero prevalentemente terreni incolti o appoderati.

A questo proposito, allo stato attuale della ricerca, noi abbiamo notizie certe solo per la Provincia Inferiore dello Stato Senese, il cui territorio era in gran parte riservato al pascolo comune. Sappiamo in-

fatti che a partire dal XV secolo, epoca in cui lo Stato assunse in proprio la gestione dei pascoli maremmani, trasformando l'attività pastorale transumante in una delle fonti più importanti dei propri redditi (Dogana dei Paschi)(7), tra le vie che svolgevano funzioni di dogana (cioè quelle atte alla conduzione dei greggi), quelle principali, si articolavano in una sede stradale, col fondo soggetto a manutenzione e adibito al traffico normale, ed una o due strisce attigue di incolto. Queste, veri e propri tratturi, larghi diverse decine di metri, avevano la funzione di consentire, anche nell'attraversamento di bandite, non soltanto il transito, ma anche il pascolo.

Ad esempio negli Statuti del Monte dei Paschi (1419) si stabiliva che «la comunità di Magliano sia tenuta et debba dare il transito per loro bandita al bestiame che volesse passare verso l'Albigna et sia tenuta alargare il detto transito ovvero strada dal Sanctatello braccia trecento di larghezza tanto quanto tiene et dura la loro bandita adricitura, la quale strada gli officiali de' Paschi sieno tenuti fare segnare sì che evidentemente si vegga, et che niuno vergario, pastore o altra qualunque persona pasasse con bestiame, possa né debba passare detti termini, sotto quella pena che ne va del rompere l'altre bandite» (8).

I percorsi di dogana che non coincidevano con vie maestre, avevano una sede unica e di dimensioni più contenute, anche se abbastanza più larga di quella delle strade ordinarie. In questi casi, in assenza di recinzioni laterali o termini, il bestiame, alla ricerca di foraggio, dilagava facilmente fuori della pista la quale, perdurando il disuso, tendeva ad «ammacchiarsi» e a ridursi progressivamente fino a trasformarsi in mulattiera. In pratica, nella Provincia Inferiore, molti percorsi della transumanza, specialmente nei tempi antichi, non avevano una dimensione trasversale definita e gli itinerari seguiti costituivano poco più che dei riferimenti, almeno fino a quando non intervenivano recinzioni a mantenere i greggi in transito sulle piste. I tratturi tendevano pertanto a riconfigurarsi continuamente, serpeggiando intorno a degli andamenti lineari proprio a causa della tendenza del bestiame ad adeguarsi continuamente all'assenza o presenza di chiusure, alle condi-

(7) I. IMBERRIADORI, *Il primo statuto della Dogana dei paschi maremmani* (1419), in *Id.*, *Per la storia della società rurale. Amiata e Maremma tra il IX e il XX secolo*, Parma, 1971.

(8) *IBIDEM*, p. 131.

zioni topografiche e ai fenomeni di degradazione del suolo che potevano ostacolare e deviarne lo spontaneo procedere.

Alla fine del Settecento, l'alienazione delle terre sottoposte al regime fiscale di Dogana, richieste, pertanto, non soltanto la fissazione del tracciato delle vie doganali, ma anche della larghezza della sede stradale.

Il riconoscimento e la regolamentazione di questa viabilità si erano infatti resi necessari in seguito al Decreto di soppressione dei Paschi (9), che determinò il trasferimento a privati della proprietà o dei secolari diritti di pascolo su vaste estensioni di terreno della Maremma senese, creando non pochi problemi ai vergai, sempre più ostacolati nei trasferimenti di bestiame sia per il progressivo restringimento delle strade erose dalle chiusure, che per le sempre più frequenti richieste di pedaggio e, in qualche caso, anche da abusive obliterazioni o deviazioni dei percorsi stessi.

Il tutto ad opera dei proprietari dei fondi e nonostante che il Motuproprio del 1° settembre 1778, all'articolo XIII, ricordasse che le leggi dell'Ufficio dei Paschi avevano anche, come oggetto, «quello di conservare al bestiame il comodo di passare da luogo a luogo in forma di gregge e di armento per mezzo delle strade maestre ed altre solite e consuete comunemente chiamate strade dogane».

Per questo si imponeva alle singole comunità della Provincia Superiore ed Inferiore di mantenere «sempre aperte le convenienti strade e passi acciò il bestiame possa senza aggravio, molestia o impedimenti alcuno essere condotto in qualunque parte per pascolare, per abbeverarsi o per curarsi ai bagni o per qualunque altro effetto»... Per la Provincia di Grosseto dove, specialmente negli incolti, i tratturi procedevano quasi senza demarcazioni si dovette intervenire, in seguito alle riforme ricordate, per stabilirne il tracciato esatto e la sua larghezza. In un primo tempo (Regolamento del 1778, Paragrafo 35) si era stabilito che le vie di dogana venissero fissate di una larghezza tale da continuare a consentire il pascolo nel corso dei trasferimenti di bestiame: ad esempio, per la Consolare Siena-Grosseto furono proposti due tratturi, a fianco della sede stradale normale, larga 8 braccia, di 81 braccia ciascuno, in totale 170 braccia (circa 100 metri). Per la diramazione di questa stessa strada verso la Tenuta di Lignano si propose un'unica

(9) ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, Segreteria di Finanze ante 1788, 681. *Mostraproprio 1 settembre 1778, modificazione del 22 settembre 1788*, Bando n. 189.

sede larga 100 braccia. Le rettifiche successivamente diramate da parte dell'Ufficio dei Fossi, il 20 agosto del 1786, invitarono i tecnici a fissare per le vie dogane larghezze che consentissero ai greggi il passo ma non il pascolo. Pertanto i periti delle Comunità dovettero rivedere, per tutte queste strade, la larghezza. Nel caso della Consolare si stabilì, ad esempio, che i tratturi laterali, riservati al bestiame, fossero larghi, al massimo (cioè nell'attraversamento dei terreni incolti) otto braccia per parte, che scendevano a 5 ed anche a 3 per la maggior parte delle altre vie di dogana, sia nei luoghi aperti che in quelli recintati (10).

Da un punto di vista paesaggistico, se nella fase precedente si era imposta un maglia a campi aperti con eventuali chiusure in corrispondenza delle colture arboree e di pregio, con la generalizzazione delle chiusure derivante dalla soppressione del regime di dogana, la siepe diviene, in Maremma, elemento ricorrente e tipico del paesaggio, particolarmente in corrispondenza dei percorsi pastorali; le siepi e gli alberi conferiscono alle stradine, col tempo, una gradevole caratteristica, tanto che spesso sono indicate come *vie buie*.

La rete degli itinerari di transumanza, utilizzata dal quindicesimo secolo in poi (ritenendo ininfluenza il fatto che alcuni di questi possano perdersi nella notte dei tempi), riceve così o vede riconfermarsi, in relazione a questa funzione, una sorta di *specialità* giuridica rispetto alla viabilità ordinaria.

Dal punto di vista del diritto consuetudinario le strade doganali derivavano la connotazione di beni collettivi non soltanto per la normale pubblica utilizzazione che se ne faceva, ma anche in quanto al servizio di un sistema economico strettamente codificato, com'era quello della *gestione fiscale dei pascoli di dogana*. L'intervento dello Stato, nell'economia della transumanza, ha, come risultato, quello di affiancare a questi percorsi, contribuendo a fissarli per alcuni secoli, un certo numero di punti di controllo fiscale. L'obbligatorietà derivante da questa prassi a seguire certe vie e a raggiungerle anche dai punti appenninici di partenza tramite il percorso più breve, conferiva a molte stradine aventi queste caratteristiche e disposte a pettine ai lati delle *vie dogane* (maremmane, fuori dal territorio grossetano), una speciale connotazione in relazione a questo fatto. La toponomastica a questo riguardo offre frequenti indicazioni: ricordiamo, ad esempio, le traverse che confluiscono dalle colline poste ad oriente del tratto di Via Emilia compreso

(10) ARCHIVIO DI STATO DI GROSSETO, Ufficio dei Fossi, 543.

tra Collesalveti e Cecina (detta anche Via Maremmana), le quali venivano anch'esse dette maremmane; ricordiamo inoltre tutta la toponomastica dislocata intorno ai principali itinerari di transumanza tra l'Appennino casentinese e il Chianti, del tipo: Bocca Pecorina, Ponte alle Pecore, ecc.

Nell'area di convergenza, la Maremma, sono ancora gli Uffici Doganali di conta del bestiame (*calle*) a ribadire i percorsi; dopodiché è la distribuzione degli spazi demaniali di pascolo (*dogane*) insieme agli andamenti del rilievo a guidare le diramazioni capillari di questa viabilità.

La speciale stabilità di questa rete viaria incomincia infatti a incrinarsi nel momento stesso in cui cessa il regime dei *Paschi* (1778), non per nulla, dopo pochi anni (1788), si interviene per regolamentarla, ribadendone la speciale destinazione e fissandone il tracciato, onde evitare conflittualità con i privati proprietari delle terre attraversate, di fatto riducendo di molto l'autonomia imprenditoriale della vergheria. E in effetti la situazione della transumanza, sia in seguito al processo di alienazione delle terre che alle regolamentazioni successive, sembra modificarsi parecchio. Mentre in precedenza l'avvenuto pagamento della fida dava ai vergai la più ampia libertà di movimento una volta entrati in Maremma, successivamente fu necessario ricorrere ad accordi con i proprietari terrieri per disporre di spazi che consentissero la sosta e il pascolo o il foraggiamento delle bestie, come avveniva, presumibilmente, già lungo il tragitto prima di entrare nella Maremma grossetana.

Già nelle relazioni prodotte dai tecnici si accennava qua e là a punti sosta da attivarsi in spazi privati. Ad esempio per la Dogana di Tamantino che, staccandosi dalla Consolare Siena-Grosseto in località le Fornacelle e passando per Tamantino, arrivava all'Ombrone in corrispondenza del guado delle Trasubbie (importante perché agibile anche con carri), si indica che «al luogo detto Tamantino terre di Ottaviano Ballati (...) i pastori coi loro bestiami potranno avere la fermata ove vi è un fosso ed un cerro crociato, ma poco visibile per essere in mezzo a folte sondraie ed altro simile nella grandezza di Piazza di Siena», e più avanti, invece, presso l'Ombrone, «non potendo assegnare ai pastori la loro fermata nell'Olivastra per il timore che possano essere impediti dal fiume Ombrone ma volendo fare in detto luogo la loro fermata potranno in tal caso convenire col proprietario» (11).

(11) *IBIDEM.*, c. 202-3.

Gli spazi situati a cavallo dei principali corsi d'acqua e posti a disposizione per soste involontarie sono le uniche concessioni pubbliche alla vergheria.

Comunque un elemento di fatto, l'uso pubblico, e un elemento di diritto, il regime della Dogana dei Paschi, hanno conferito a queste strade, almeno per la Provincia di Grosseto, uno stato giuridico speciale che non appare essere stato fino ad oggi cancellato da atti specifici di rinuncia (12).

Interessante è comunque il fatto che l'utilizzazione di queste vie è stata attiva, nella Maremma grossetana, con insignificanti eccezioni fino alla metà di questo secolo. Anche la maggior parte della vecchia viabilità ordinaria, benché non ripresa nella moderna rete stradale, era ancora a quell'epoca in uso, come testimonia la cartografia militare e la memoria degli anziani.

Ancor oggi, a distanza di alcuni decenni, non solo non si è perso il ricordo delle vecchie vie pubbliche, anche di quelle scomparse o in stato di abbandono o comunque inutilizzabili (perché magari privatizzate o deviate), ma da parte di molti (in particolare cacciatori, butteri, ecc.) non si è rinunciato a valersi di questi percorsi, tuttora utili in relazione a certe forme di fruizione economica e sociale del territorio; e si tratta di una rivendicazione così sentita che non può non trovare riconoscimento presso quanti, maremmani o no, rispettano tradizioni e mentalità locali.

Anzi c'è da dire che nel Grossetano tutta la vecchia viabilità pubblica, compresa quella minore, in pratica tutte le vie, mulattiere e sentieri in uso prima dell'ultimo grande sconvolgimento territoriale rappresentato dalla Riforma Fondiaria degli anni cinquanta, sono popolarmente dette *vie dogane* anche quando non hanno mai avuto a che fare con i percorsi tradizionali dei pastori transumanti.

È come se il regime giuridico ereditato dallo Stato granducale al riguardo delle strade *attrezzate* per il passaggio dei pastori transumanti, nella mentalità degli abitanti, si sia esteso a tutta la vecchia viabilità.

Al termine *dogana* viene attribuito infatti il significato di via pubblica per antica consuetudine e quindi di libero transito, nella coscienza popolare questo diritto è così vivo che dà luogo a frequenti contestazioni e rimostranze.

(12) C'è anche chi sostiene che le strade sono beni collettivi in relazione esclusivamente alla destinazione e quindi non per un fatto di appartenenza. Una strada che cessa di essere tale perde la sua indisponibilità e il relativo fondo può, ad esempio, essere usurpato.

Tali rivendicazioni, che sembrano in aumento negli ultimi anni, sono, a nostro avviso, legate principalmente ad un rinnovato interesse per una rete viaria alternativa agli spostamenti automobilistici.

Anche il grande sviluppo dell'agriturismo, contribuisce ad alimentare, in Maremma, la presa di coscienza della progressiva perdita di un patrimonio singolare di infrastrutture che sembravano superate a causa dello sviluppo automobilistico ed oggi invece si ripropongono validamente.

Metodologia adoperata

La viabilità di Dogana, è stata riportata su di una moderna base cartografica (la cartografia adoperata è quella al 1:25.000 dell'I.G.M. che la Regione Toscana ha ripreso ed aggiornato alla fine degli anni settanta con la pubblicazione dei Quadranti della Carta Topografica Regionale in scala 1:25.000 (QTR).

Questa cartografia non è certamente stata il massimo dal punto di vista operativo, data, a volte, la marcata differenza di scala rispetto alle principali fonti cartografiche utilizzate.

Il fatto poi che questa cartografia regionale non sia altro che una riedizione di una cartografia ormai storica, perché risalente alla metà di questo secolo, ha rappresentato un altro grave inconveniente nel corso delle indagini sul terreno. Mancando tutte le modificazioni importanti avvenute dalla Riforma degli anni cinquanta in poi (nuovi tracciati stradali, modifiche dei precedenti, insediamento poderale e turistico), vi sono stati continui problemi di orientamento e localizzazione. Peraltro la vetustà di queste carte è stata spesso di aiuto nell'opera di trasferimento dei tracciati, in quanto in esse risulta ancora gran parte della vecchia viabilità, anche se in certi tratti è ridotta a frammenti di sentieri e di carracce, agevolando l'identificazione dei percorsi.

Nell'ambito della viabilità presa in considerazione e riportata sulle carte si è ritenuto opportuno evitare qualsiasi tipo di differenziazione o gerarchizzazione omettendo anche indicazioni sull'attuale persistenza o meno dei vecchi tracciati; unica eccezione è stata fatta nei confronti di tutte quelle vie che dai documenti sono risultate, in passato, abitualmente utilizzate dalla pastorizia transumante per i suoi spostamenti stagionali.

Il documento più completo e di più vecchia data in materia, riguardante cioè le «strade maestre ed altre solite e consuete comunemente chiamate strade dogane», è costituito dalle descrizioni contenute nelle relazioni inviate nel 1786 all'Ufficio dei Fossi di Grosseto dai periti nominati dalle diverse comunità, nelle quali gli itinerari in questione vengono resi riconoscibili tramite i nomi delle località, dei corsi d'acqua, delle proprietà o dei proprietari interessati dal passaggio, da un lato e dall'altro, e con l'indicazione della larghezza di queste vie (13) e delle aree di sosta da riservare a cavallo dei corsi d'acqua più importanti in caso di piena (14).

L'operazione di inventario delle vie di dogana, resasi necessaria, come abbiamo visto, alla fine del Settecento, non fu del tutto semplice anche se l'oggetto in questione costituiva una realtà consolidata da secoli di consuetudine.

Le descrizioni stesse, non suffragate da una cartografia e penalizzate dalla scarsa disponibilità di manufatti dislocati lungo il percorso cui ricorrere per i riferimenti opportuni (dovendo l'accorgimento di capitozzate e trattare col fuoco alberi di una certa consistenza affinché servissero da caposaldi), dovettero risultare in diversi casi anche poco comprensibili, donde un corposo intrecciarsi di precisazioni, integrazioni, reiterazioni di descrizioni e richieste per interventi vari riguardanti i percorsi, i corsi d'acqua presso i quali costituire spazi di sosta, gli abusi da sanare, ecc., ecc.

(13) Le vie di dogana avrebbero ovunque dovuto avere una larghezza minima di cinque canne (quasi 15 metri) al fine di consentire agevolmente il transito degli animali e assicurare un minimo di pascolo al bestiame in movimento (era normale avere a che fare con carovane costituite da greggi di diverse centinaia di pecore accompagnate anche da bestiame vaccino ed equino e da carri per il trasporto delle attrezzature, degli animali appena nati, ecc.); il problema della larghezza non si poneva nei casi in cui le vie di dogana erano anche strade maestre oppure i territori attraversati erano ancora demaniali, ma dove l'appoderamento e le recinzioni continuavano ad erodere la strada di dogana; in questi casi, specialmente se il recupero risultava troppo complicato, si procedeva a compensazioni con allargamenti oltre lo stretto necessario ovunque fosse possibile (ad esempio, in corrispondenza di porzioni di dogana ancora non allivellate, di bandite incolte, ecc.).

Questo fatto trova riscontro nelle mappe del V.C.T. (almeno in quelle disegnate più accuratamente) dove la larghezza delle strade più importanti è restituita in scala e il suo continuo e brusco variare, caratteristica originale di molti tratti di strade doganali, è servito di guida in alcuni casi di incerto riconoscimento delle vie di dogana dalla viabilità normale.

(14) Per garantire queste soste si era addirittura proceduto allo scorporo di appositi spazi dalle terre doganali o al loro acquisto presso i proprietari quando i terreni necessari erano privati.

Tutti quei documenti che, redatti nel contesto di questa operazione, si conservano nell'Archivio di Stato di Grosseto hanno rappresentato un'integrazione preziosa rispetto alla sintesi finale oggetto della Notificazione del 1788 e trascritta da Barsanti (15), aiutando a risolvere alcune perplessità di identificazione.

Per il trasferimento delle strade descritte sulle carte topografiche essenziale è stato il Catasto Leopoldino; esso, con le sue mappe, ha permesso in molti casi un immediato riscontro tra il contenuto delle descrizioni e le strade quivi rappresentate, confortati in tal senso dalle frequenti dizioni sul tipo: Via Doganale, Strada o Via di Dogana, Via Antica di Dogana, Via Pastorina detta Via di Dogana, Strada Maremmana, Strada della Marina, Strada Pascoliva e così via. Ulteriori sporadiche integrazioni o conferme si sono poi avute dalle carte topografiche dell'Istituto Geografico Militare (IGM) e dalle settecentesche Pianta delle Dogane dell'Ufficio de' Paschi di Siena (16). Di scarsa utilità si è dimostrata invece la più vecchia cartografia dell'IGM, costituita in questa zona dai Quadranti (le carte cioè in scala di 1:50.000) redatti alla fine dell'Ottocento (17).

Il confronto incrociato delle fonti documentarie è stato confortato da sistematiche indagini sul terreno per raccogliere testimonianze sull'uso specifico di queste strade che, ribadiamo, erano ancora in gran parte attive alla metà del nostro secolo. Anche l'identificazione di toponimi, non riportati nelle varie cartografie disponibili, ma ancor vivi sul posto, ha consentito che la trama dell'originaria viabilità doganale, attraverso la quale si esplicavano, in Provincia di Grosseto i movimenti necessari all'economia pastorale, a poco a poco, emergesse in modo

(15) D. BARSANTI, *Allevamento e transumanza in Toscana*, Firenze, 1987.

(16) ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE, *Pianta delle Dogane dell'Ufficio de' Paschi di Siena*, Miscellanea di piante, 748.

(17) E in tali circostanze e solo ai fini di un'opera di controllo topografico e di integrazione, che si è fatto ricorso a queste carte. Dobbiamo inoltre far presente che in esse, in relazione alla viabilità, si riscontrano incongruenze sia in relazione al VCT che alle carte al 25.000 successive, non sempre riconducibili alle trasformazioni intervenute in seguito ai processi di intensificazione infrastrutturale.

Incongruenze, del resto, si registrano anche tra i quadri catastali d'insieme che, utili per ricognizioni preliminari in merito, ad esempio, alla gerarchia delle vie, mostrano per altri, versi una grande soggettività nei modi grafici adottati e disomogeneità nella densità viaria riportata (il caso più frequente è quello di strade che non si ritrovano passando da un quadro all'altro; la cosa risalta ancora di più laddove una strada, correndo al confine di due comuni e passando alternativamente dall'uno all'altro la si riscontra frammentata in uno soltanto di essi).

sempre più sorprendentemente completo ed organico. Naturalmente il raggiungimento di risultati che, a nostro avviso, sono da ritenersi perfezionabili solo in alcune deficienze di dettaglio, dipendenti, peraltro, dal tipo di indagini eseguite, forzatamente limitate a fonti generali, non è avvenuto senza notevoli sforzi interpretativi (18).

Tra le due principali fonti (quella descritta settecentesca e il successivo VCT) emergono, per quel che riguarda lo sviluppo delle vie catalogate come di transumanza, discrepanze di non poco conto che inizialmente lasciano molto perplessi. Il fatto che alcune delle strade descritte nelle relazioni settecentesche non siano indicate come tali nel VCT o lo siano limitatamente ad alcuni tratti, da troppi segni appare dipeso dall'assenza di un principio informativo di carattere generale nei riguardi della funzionalità viaria. Non avendo evidentemente indicazioni vincolanti in tal senso, i singoli operatori catastali, nella denominazione delle strade si sono sforzati di privilegiare il criterio più ovvio cioè l'indicazione dei luoghi collegati: Via da... a..., oppure Via Consolare da... a...; ma poiché le vie di grande comunicazione come le regie o consolari, le dogane, ecc., oltre a mettere in comunicazione località distanti e importanti, costituiscono anche il principale tramite dei centri dislocati lungo il loro tracciato, si spiega come una strada, nel suo snodarsi fra le varie mappe, pur essendo sempre la stessa, cambi continuamente norme: in un foglio, ad esempio è Strada da Grosseto a Siena, nell'altro è Via Dogana da Sassofortino a Siena, e così via.

A ricostituire l'unitarietà della funzione doganale di queste strade, in questi casi, sono per lo più sufficienti le descrizioni e il buon senso. Più difficile è invece rendersi conto del perché nel V.C.T. ricevano denominazione di *dogana* alcune strade non inserite nelle relazioni settecentesche: ricordiamo fra le tante la Via di Dogana che va a Pian di Morrano, oppure la Strada Dogana in Montagna passante da S. Caterina. Trattandosi di vere e proprie vie abitualmente utilizzate dai pastori fino a tempi recenti, e non sempre di importanza minore, sfugge il motivo del loro mancato inserimento negli elenchi ufficiali pur rappresentando, a livello provinciale e a quello locale, naturali complementi di un'organica rete doganale. A meno che non si debba pensare ad un fatto di mancanza dei requisiti necessari in funzione del ricono-

(18) Di fronte alle correzioni di tracciato intervenute in seguito alla modernizzazione di alcuni tratti di queste strade abbiamo deciso, come norma, di ricalcare il vecchio tracciato sul nuovo quando quest'ultimo non se ne discosta eccessivamente.



- C culla
- F fallonia
- O oltrina
- S sosta per grado



sicimento ufficiale come strade di dogana (larghezza di almeno 5 canne cioè quasi 15 metri!) e spazi di sosta in corrispondenza dei guadi più importanti.

Altro problema emerso nella ricostruzione della viabilità doganale della Maremma grossetana deriva dal fatto che molte di queste vie, nelle descrizioni settecentesche, si arrestano ai confini delle entità politiche allora esistenti (Stato dei Presidi e Principato di Piombino) e solo raramente è dato di trovarne il proseguo nelle mappe catastali dei territori in questione.

Per quanto riguarda la situazione attuale delle strade di dogana valgono le stesse considerazioni fatte a proposito di tutta la vecchia rete viaria. L'opinione pubblica non le distingue dagli altri elementi della vecchia viabilità (si definiscono in ogni caso *dogane*), ed anche il fatto che il Nuovo Catasto Terreni (NCT) abbia incluso i tronchi ancora esistenti negli elenchi delle strade vicinali, non ha certamente contribuito ad un trattamento privilegiato.

Se si escludono i tronchi che sono stati, a vario titolo ripresi nell'odierna rete di rotabili, il resto, compresi certi tratti che nel passato figuravano già come vie maestre o provinciali, è oggi, nel migliore dei casi, rappresentato da stradelle, carraerce e mulattiere oppure non ha più corrispondenza con strada alcuna.

Elenco delle vie di dogana distinte con sigle

MAR. Era un itinerario abituale dei transumanti provenienti dalla Lucchesia, attraverso il Volterrano e la Val di Cecina (Pisa), dai quali territori entrava, come via Maremmana, in quello di Massa Marittima, presso Monterotondo; passava vicino al Lago Sulfureo donde proseguiva verso il fondovalle del F. Cornia e, sempre con la denominazione di Maremmana, al territorio di Suvereto, attraverso il quale, seguendo la Valle di Ripopolo fino a Montioni, entrava nel Comune di Follonica (un tempo territorio dello Stato di Piombino) col nome di Via di Dogana terminando al Podere Aione Dogana.

GER. Detta «di Gerfalco» serviva per condurre il bestiame nelle bandite di Massa e nel Principato di Piombino.

Proveniente da Colle Val d'Elsa, penetrava, attraverso il territorio di Radicondoli, in quello di Montieri, risalendo per Travale fino a Ger-

falco (è ancor oggi localmente conosciuta come Via dei Pastori); di qui, con una lunga discesa, si arrivava a Pian di Mucini e Massa Marittima. Si attraversava Massa per arrivare al Mulino del Vescovo dove, per la «nuova carrettabile» si raggiungeva Valpiana eppoi la Cura Nuova e il confine con lo Stato di Piombino, presso Pecora Vecchia nel Piano di Scarlino.

GA. Questa via di dogana e le sue diramazioni, attraverso i territori di Massa, Roccastrada e Gavorrano, serviva a condurre i bestiami nelle bandite di Prata, Perolla, Accesa, Tatti, Pietra, Ravi, Gavorrano e nelle terre doganali di Montemassi-Giuncarico, nella bandita di Colonna, Buriano, Caldana, Tirli e Castiglioni.

Essa proveniva, con l'appellativo di via Maremmana, dal territorio di Chiusdino, e dopo aver attraversato quello di Montieri, risalendo lo stretto fondovalle del Fiume Merse — con tracciato analogo a quello dell'attuale carrozzabile, anche se la vecchia via correva prevalentemente sulla sponda opposta — entrava, infine, nel territorio comunale di Massa Marittima in corrispondenza del Piano di Boccheggiano, in località Gabellino.

Di qui risaliva il Poggio di Cerro Balestro, oltre il quale aveva luogo una prima diramazione (GA) 1. Seguendo sempre il crinale, dopo Poggio Santini, scendeva a Tatti e qui, in località S. Annunziata, ci si trovava ad una seconda diramazione (GA) 2. Continuando ancora verso sud, raggiungeva il fondovalle del T. Follonica, il Piano di Ribolla (Casetta Papi) e, di qui, seguendo, ormai in pianura, andava ad attraversare il F. Bruna presso il Mulino del Muro (spazi di sosta per il bestiame d'ambo i lati).

Costeggiando poi, a levante, i poggi di Giuncarico, per Casetta Venturi e La Castellaccia, la Via Dogana perveniva alla confluenza dei torrenti Sovata e Rigo, in località Sguazzacavallo, presso Il Lupo, da dove, dopo l'ultima diramazione (GA) 3, perveniva ed aveva termine nelle basse dette Paduline di Buriano.

(GA) 1. Questa diramazione, che prendeva avvio dopo il Cerro Balestro, scendeva al Piano di Perolla col nome di Via del Corollo (uno stradello piuttosto largo, oggi utilizzato per il taglio del bosco) e di qui, per un tracciato ormai scomparso, raggiungeva e terminava nei pascoli di Monte Pozzali.

(GA) 2. Questo ramo di Dogana, da S. Annunziata, scendeva al Piano di Tatti, attraversava il T. Carsia e il T. Bruna (spazi di sosta)

e passando, per il Mulino di S. Chiara, arrivava in località Il Gabriellaccio. Qui, biforcandosi, col ramo di ponente arrivava al Bagno di Gavorrano e poi al confine con lo Stato di Piombino in località Sugheretello (F.sso S. Giovanni), col ramo di levante raggiungeva il Pian di Ravi.

(GA) 3 Dai prati di Sguazzacavallo la terza diramazione, aggirando da ponente il poggio di Vetulonia (Colonna), arrivava al confine con il territorio di Grosseto in località Le Strette.

SF. La Via Dogana detta «di Sassofortino», attraverso il Territorio di Roccastrada serviva ad introdurre i bestiami nella Bandita di Torniella, Roccastrada e Roccatederighi e nei terreni doganali di Sassofortino, Montemassi, nelle tenute di Lattaia, Monte Lattaia, Montepescali e Grosseto.

Come Maremmana, proveniente dal territorio di Monticiano, introduceva alla Provincia di Grosseto (Bandita di Torniella, territorio di Sassofortino) attraverso i guadi sul T. Farmolla e sul F. Farma (sul quale vi erano degli spazi di sosta). Di qui, con un tracciato di mezza costa (Monte Alto) e poi attraverso i Gessi, si raggiungeva il Castello di Sassofortino; di dove, attraverso la Bandita di Pagiano, si scendeva diritti verso mezzogiorno fino al Romitorio di Caminino (con un bel tracciato reso carrozzabile di recente).

Dopo Caminino la Via Dogana entrava in piano (attualmente è interrotta nel primo tratto per circa due-trecento metri in corrispondenza di un vigneto) e proseguiva in tal modo attraversando il Pian delle Volpi, tenendo il T. Asina sulla destra e la Fattoria di Monte Lattaia sulla sinistra, passava per la Locanda di S. Anna, la Calla, il T. Fossa, il cui guado era dotato di spazi di sosta (tutto questo tratto, cioè dalla Cantoniera sotto Caminino al T. Fossa, fino all'innesto con l'Aurelia, la strada vecchia è stata sostituita dal lungo rettilineo detto «La Dritta del Madonnino». Proseguendo arrivava al piede del poggio su cui sorge Montepescali all'Osteria di Tondicarolo (qui è sopravvissuto, sotto forma di carrareccia, un breve tratto della vecchia via), dopo Braccagni il vecchio tracciato coincide con la Via Aurelia fino a Grosseto dove termina.

A. Veniva dal Senese ed entrava al Bagno di Petriolo una Via di Dogana che alla fine del Settecento risulta coincidere con la «Strada Consolare Grossetana» (sulla carta dell'IGM Strada di Paganico n. 223).

Lasciato il Bagno di Petriolo, questa Dogana aveva una prima di-

ramazione all'Osteria di Fercole (A) 1; quindi scendeva verso la valle dell'Ombrone che raggiungeva al Pian di Cannicci. Dopo Paganico, presso Fornacelle si trovava la seconda diramazione (A) 2; quindi per Batignano e Bagno di Roselle — terza diramazione (A) 3 — si arrivava a Grosseto.

(A) 1. Si tratta di una digressione che dall'Osteria di Fercole permetteva ai bestiami di raggiungere la Bandita di Litiano. Di questa diramazione di Dogana rimangono solo tracce nella cartografia dell'IGM.

(A) 2. È questo un importante ramo della Via Dogana (A) da cui si staccava presso Fornacelle, al bivio della strada per Campagnatico (Ponte delle Mandrie), e seguendo le Coste di Poggio Suggello scendeva all'Ombrone presso il Pian del Siletto. Il fiume veniva attraversato al guado per carri detto «delle Trasubbie»; qui, presso le Cantinelle, si congiungeva con la Via Dogana dalla Montagna a Grosseto (C). In corrispondenza del guado vi erano naturalmente degli spazi di sosta.

(A) 3. Breve derivazione della Via Dogana «Consolare» (A) dal Bagno di Roselle. Prendendo tra i poggi di Moscona e Montebandoli entrava nei terreni doganali di Moscona e Mota presso Istia.

CC. Era questa una Via di Dogana che proveniva da Poggio alle Mura. Dopo aver attraversato il fiume, permetteva di raggiungere, in alcuni chilometri, la Calla di Cinigiano dove riceveva un breve tratto doganale (C) 1 di raccordo con la Via Dogana Porrone-Cinigiano (C), con la quale s'intersecava a La Crocina. In tutto questo tratto la strada aveva un andamento trasversale rispetto all'idrografia e si svolgeva quindi in un continuo saliscendi; il tracciato è ancora riconoscibile ed agibile ad eccezione di un breve tratto presso Bocca Nera che è stato arato.

Dopo la Crocina si scendeva a guardare il T. Melacce (spazi di sosta) e sempre in un continuo di saliscendi e attraversamento di fossi, per la Tenuta della Ciaia e quella di Baccinello, si arrivava al T. Trasubbino (Trasubbie sulle carte IGM) dove esistevano spazi di sosta.

Al Pian de' Meli (Pian del Sanguinetto?) il tracciato si biforcava negli itinerari CS e CM. Questo tratto non è ben conservato e, specialmente tra il F.so Fronsine e il T. Trasubbino, soltanto qualche tratto di siepe nei campi ricorda la Via di Dogana.

C. Questa Via di Dogana permetteva di condurre i bestiami attraverso Montalcino e Castelnuovo dell'Abate a Cinigiano ed oltre.

Dopo aver passato il F. Orcia, lo seguiva da vicino per alcuni chilometri, dal lato sinistro, in un continuo saliscendi fino a Porrone dove prendeva un andamento di crinale fino alla Crocina. Subito dopo Porrone, in località Pianelli, si diramava un raccordo (C) 1 verso la CC e la Calla di Cinigiano per la conta del bestiame.

Tra l'Orcia e Porrone la Via di Dogana è solo parzialmente conservata: il tracciato è a malapena riconoscibile nella carta dell'IGM, segnato da frammenti residui di mulattiere e sentieri.

Da Porrone alla Crocina la strada aveva un andamento di crinale e il suo tracciato è seguito, oggi, con buona approssimazione dalla carrozzabile.

Dalla Crocina la strada scendeva nel piano dove il T. Melacce confluisce nell'Ombrone, guadando il primo in località Pian di Taverna. Di qui seguiva il piano alluvionale dell'Ombrone fino ad Istia, guardando il T. Trasubbie al Piano del Tesoro dove riceveva la Via Dogana (A) 2, proveniente dal Siletto.

A Istia passava in riva sinistra d'Ombrone per raggiungere Grosseto.

C1. Via Dogana di raccordo tra quella di Porrone-Cinigiano (C) e la vicina Calla di Cinigiano. Di questa breve strada, nel tratto tra il suo inizio (in località Pianelli) e il Podere Monte, è scomparsa ogni traccia.

CS. Questo itinerario rappresenta la diramazione occidentale della Via Dogana (CC).

Prendeva avvio al Pian dei Meli (Pian del Sanguinetto?) e attraversando il T. Trasubbie (Trasubbino sulle Tavolette dell'IGM), dove aveva spazi di sosta, acquistava un andamento sommitale entrando nella Corte di Cotone, e, più avanti, in quelle di Montorgiali e di Montiano. A questo punto, più precisamente all'inizio della discesa di Pancole (qui per alcune centinaia di metri non è più seguibile) o del Laione, prendeva avvio una diramazione per Scansano (CS)1; successivamente, sempre con andamento sommitale, giungeva in località Il Bestiale dove, alla Fonte del Pidocchio, presentava una biforcazione terminale: un ramo scendeva attraverso il Podere S. Francesco e la breve piana del F.so Serra (coperta oggi dalle acque del bacino) arrivando in località Il Perotto, attraversando il F. Osa (spazi di sosta) arrivava alla Tenuta Maremmello e al confine con lo Stato dei Presidi (oggi confine comunale). È molto probabile che questa dogana continuasse lungo l'attuale Vicinale che va a Magliano per congiungersi con la Via Dogana 3C.

L'altra diramazione, brevissima, portava al Canello di Trogolo. Anche in questo caso, una continuazione giù per Le Balsarelle fino al Podere dei Frati e oltre, è assai probabile, anche se in un regime diverso da quello del Monte de' Paschi. Forse, per la stessa causa, questa strada, nota un tempo come Via di Bestiale, ha conosciuto fino ai tempi odierni una curiosa storia di pedaggi da far pensare ad una qualche sopravvivenza locale di diritti feudali. Oggi, peraltro, risulta chiusa da lottizzazioni private.

(CS) 1. Strada Dogana di Scansano.

Questa importante diramazione (interamente ricalcata, salvo insignificanti tratti, dalla carrozzabile) prendeva avvio in località Il Laione, lasciando la CS e raggiungendo Scansano, da dove, volgendo a mezzogiorno, in parecchi chilometri di discesa, raggiungeva la Marsiliana, dopo aver guadato il F. Albegna a monte dell'attuale ponte, in località Pinzuto. Anche per questa strada è ragionevolmente ipotizzabile un prolungamento verso Il Cutignolo, ad innestarsi nelle Dogane che vi convergono.

CM. Strada Dogana da Cinigiano al Lago Acquato per Murci.

Costituiva il proseguimento della CC a partire dal Pian dei Meli (Pian del Sanguinetto?). Attraversando il T. Trasubbie (Trasubbino nelle carte dell'IGM), dove aveva spazi di sosta, entrava nella Corte di Cotoncino attraversando la Bandita della Colomba, quindi per i Poggi Alti, con andamento sommitale, giungeva alla Croce di Murci (confluenza con la Via Dogana proveniente dalla Montagna Amiatina, SCAT). Di qui per il Materozzo e Fontepuzzola (diramazione per Montemerano?) e continuando verso mezzogiorno raggiungeva il F. Albegna che guadava (spazi di sosta) a Le Volte; dirigendosi poi verso il Lago Acquato, all'altezza della Fattoria Cavallini e di Poggio Campana, s'incrociava con una vecchia strada proveniente dalla Marsiliana e diretta a Montemerano; questa strada, nel tratto tra la CM e Montemerano, è indicata come Via Dogana nel Nuovo Catasto (NCT). In mancanza di altre attestazioni abbiamo lasciato in sospenso questo itinerario che appare tuttavia molto plausibile nel quadro logistico della viabilità doganale del territorio di Manciano.

Continuando, la CM, il suo andamento verso mezzogiorno, presentava in località Spinicci un'altra breve diramazione che la raccordava, passando per lo Sgrillozzo, con la Marsiliana. Per il tronco principale, passando per le località Spinicci, Cavallin del Papa, Pian di Calcaia, si giunge infine al Lago Acquato.

(CM) 0. Questa Dogana, da Murci a Saturnia, è la più stretta tra quelle fissate nelle descrizioni del 1786 (canne tre, circa 9 metri).

Partiva dalla SCAT a Murci passando per Chiesa Vecchia e Mortelleto, guada il T. Fiascone (aree di sosta), attraversava i fossi di Quarquonia, Mazzabue e Butria. Attraverso Pian di Palma arrivava all'Albegna che guada al Vado del Doccione per raggiungere la ORF al T. Stellata. Il tratto di Saturnia non è confermato da fonti cartografiche anche se appare ovvio.

(CM) 1. Si tratta della diramazione per Montemerano della CM.

Si staccava a Fontepuzzola andando ad attraversare il T. Fiascone e il F. Albegna al loro punto di confluenza; proseguiva poi per Montemerano.

Dall'Albegna in poi, non essendo il tracciato comprovato da documenti cartografici ma solo descrittivi, rimane ipotetico anche se la vecchia viabilità parrebbe non offrire dubbi.

(CM) 2. Raccordo per la Marsiliana della CM passante per lo Sgrillozzo.

ST. Via Maremmana dalla Montagna a Grosseto.

Passando da Stribugliano, la Tenuta del Baccinello, Pian d'Ornetta e la Tenuta Sticciana confluisce nella C al guado delle Trasubbie.

È in gran parte carrozzabile; il percorso vecchio ha subito obliterazioni quasi esclusivamente nel tratto più basso in località Bottino.

SCAT. Altra Strada Dogana dalla Montagna.

Scendeva dalla Montagna Amiatina passando dalle sorgenti dell'Albegna e da S. Caterina raccordandosi a Murci con la CM e la (CM) 0.

OR. Altra Strada Dogana dalla Montagna.

Proviene da Arcidosso, riceve la R all'Incrociata, dopo di che, sempre tenendosi in alto, arriva alla Triana confluendo con la F al Fontanile dei Cani.

Il tracciato è conservato solo dalla parte di Arcidosso.

F. Altra Strada Dogana dalla Montagna.

Questa via veniva presa dai pastori provenienti da Piancastagnaio, cioè dal lato orientale della Montagna amiatina, e diretti nella bassa Maremma. Entrava nel territorio di S. Fiora al valico del Saragiolo (900 m.s.m.), tra il bacino idrografico del F. Paglia e quello del F. Fiora. Scendeva rapidamente fino al fondovalle del Fiora per risalire sul ver-

sante opposto, attraverso la Bandita dei Buoi, e raggiungere lo spartiacque tra lo stesso fiume e l'Albegna, presso il Castello di Triana, dove si congiungeva con la OR.

ORF. Questa Dogana nasceva dalla confluenza delle OR e F, alla Fonte dei Cani (circa un chilometro a sud della Triana). Correva di crinale, passando per Petricci, e arrivando a Semproniano; usciva dal paese passando dalla Madonna delle Grazie e arrivava al F.so Follonata (spazi di sosta) dove iniziava una diramazione verso Pian di Palma (ORF) 1. Successivamente attraversava il Pian di Cataverna e il Piano del Bagno, tra Saturnia e il Bagno, fino al torrente Stellata.

Presumibilmente, la strada dogana doveva continuare verso sud, non abbiamo però nessun documento a comprovarne il tracciato.

(ORF) 1. Questa strada è una diramazione della ORF di raccordo con la CM.

Aveva un tracciato oggi difficile a ricostruirsi, che noi abbiamo solo ipoteticamente riportato sulla cartografia.

Secondo la descrizione settecentesca partiva dal F. Albegna, attraversava il Pian di Palma, guadava il Fosso Butria (tre miglia e mezzo di percorso), e attraverso Poggio Mario, arrivava al Fosso Mazzabue; passava per le Querciole e Pian d'Artino, Poggio alle Calle e raggiungeva il T. Fiascone, oltre il quale per Pian del Forte arrivava a Fontepuzzola dove si congiungeva con la CM.

R. Traversa doganale tra la OR e la F seguita dai pastori provenienti dal lato orientale della Montagna Amiata e diretti verso Grosseto.

Dalla fonte del Saragiolo (confine provinciale) correva, a mezza costa, sugli 8-900 m, toccando l'abitato di Bagnolo e arrivando all'Incrociata dove si immetteva nella OR.

X. Via Antica di Dogana che veniva da Radicofani attraverso il Territorio di Proceno (Stato Pontificio).

Entrava nel Territorio di Castell'Azzara, dopo aver guadato il T. Siele (spazi di sosta) in località le Gorgacce (Tenuta della Sforzesca), quindi, dopo il Ponte delle Gorgacce, passava nel Territorio di Sorano (Corte di S. Giovanni), in località Morticino, guadava il Fiume di Castell'Azzara (spazi di sosta) e prendeva per Poggio Pinzo dove subiva una biforcazione: una specie di bretella che a destra riportava verso la Y, mentre andando a sinistra si raggiungeva la Via Antica di Dogana nel punto dei Laschi (Corte di Castell'Ottieri). Attualmente l'intero

tratto, tra il Ponte delle Gorgacce e la biforcazione appare completamente obliterato.

Proseguendo verso mezzogiorno questa Via Dogana guadava il T. Vaiana (spazi di sosta), passava da Valle Castagna fino al Pianetto di Sorano; quindi per Pian della Madonna, le Chiuse e il Poderone raggiungeva e guadava il F. Fiora in località Campo d'Arme, ricongiungendosi a Fontelunga con la Y.

Y. Strada Dogana che veniva da Radicofani attraverso il territorio di Proceno (Stato Pontificio); costituiva probabilmente una variante più recente della X.

Entrava, analogamente alla X, dopo aver guadato il Siele (spazi di sosta), nel territorio di Castell'Azzara in località Le Gorgacce (presso la Sforzesca) e, dopo il Fiume di Castell'Azzara (spazi di sosta), prendeva per il territorio di Sorano, nella Corte di S. Giovanni, attraversando la Tenuta di Montevitozzo. Superato il T. Vaiana (spazi di sosta), si incontrava le località Valle Castagneto, e Pieve dell'Elmo, prima di arrivare alla Valle del F. Fiora attraverso il Pianetto di Sovana. Quindi, dopo aver toccato Campo Utile, Poggio Rocca e Campo Lombardo, si congiungeva con la Via Dogana Antica (X), in località Fontelunga.

Z. Anche questa Strada Dogana veniva dallo Stato Pontificio (territorio di Proceno) entrando nel territorio di Sorano alla Dogana dell'Osteriola, in località Poderaccio. Di qui, la strada, scendeva al Mulino di Castell'Ottieri dove guadava (spazi di sosta) il Fiume di Montorio (T. Stridolone), dopodiché tirava diritta e pianeggiante fino a Prato-lungo (spazi di sosta sul fosso omonimo). Dopo aver raggiunto la tenuta di S. Quirico si entrava nel territorio di Pitigliano, per il Casone, giungendo nuovamente al confine con lo Stato Pontificio al Fosso Malpasso (spazi di sosta). Rientrando e uscendo ancora una volta, la Via di Dogana giungeva al Pian di Morrano dove terminava.

XY. Questa è la Via Dogana più importante del Territorio di Manciano.

Nasceva dall'unificazione, in località Fontelunga, delle due dogane X e Y provenienti da Radicofani. Dopo aver attraversato i fossi Fuliggine e Perla, questa Strada Dogana, detta anche Via Pastorina, prendeva per Manciano, passando però ad oriente del paese, prima del quale si biforcava (XY) 1. Prendendo poi per Pian dell'Ospedale e Pian S. Maria, traversava il T. Elsa (aree di sosta), passava per la Campigliola,

girava verso oriente intorno a poggio Renaio, lungo il Fosso Riviglio, passato il quale entrava nel territorio di Capalbio arrivando al Lago Acquato.

(XY) 1. Si staccava dalla XY prima di Manciano (al chilometro 36 sulla tavoletta dell'IGM), dirigendosi verso oriente; poco prima del Fosso Rubbiano saliva al Poggio delle Finocchiere per scendere poi al F. Fiora che guadaava raggiungendo Pian di Morrano dove si univa alla Dogana del Voltone.

Dal Fosso Rubbiano al Pian di Morrano il tracciato è oggi per larghi tratti scomparso.

(XY) 2. Strada Dogana detta la «Carrareccia del Tafone».

Si staccava dalla XY subito dopo la Campigliola, prendendo a scendere, prima lungo il Fosso del Tafone e poi, a diritto, fino alla fattoria di Montauto.

Questa Via di Dogana è oggi carrozzabile e collega Manciano col Lazio attraverso il Ponte dell'Abbadia.

O. Dogana da Orbetello a Montemerano.

Il tracciato è documentato cartograficamente solamente fra il Giardino, Piscina degli Olmi, Piscina Gessaie, Cavallin del Cervo, Fonte della Morcola, Sgrillozzo.

Prima di attraversare il F. Elsa, allo Sgrillozzo, la strada subiva una diramazione, volgendo a sinistra per la Marsiliana e a destra per Montemerano.

Attualmente il tracciato di questa via risulta conservato anche se, in qualche punto, è sbarrato da chiusure. Ad esempio presso Sgrillozzo, in riva sinistra del F. Elsa.

(MA) 1. Dal Lago Acquato al Tricosto.

Questa Strada Dogana facente parte dei percorsi che si irradiano dal Lago Acquato, serviva per condurre i greggi verso Orbetello, passando dall'Acqua Bona, le Forane, il Lago S. Floriano, fino ad immettersi nella Dogana che da Orbetello serviva a raggiungere la Pescia (3C) 1 e il Vado sul Chiarone.

(MA) 2. Dal Lago Acquato alla Dogana della Pescia e al Vado sul Chiarone passando dai Lagaccioli, le Cionce, Poggio Vaccaro e Poggio la Pescia.

Questa strada è obliterata completamente in corrispondenza di Poggio Vaccaro e le Cionce.

(MA) 3. Dal Lago Acquato alla Pescia, attraverso i Laghi Secchi.

Questa strada, il cui tracciato è tuttora conservato (anche se in qualche tratto risulta sbarrato, ad esempio nel tratto dei Laghi Secchi, in corrispondenza della Tenuta Pallini), arrivava al Chiarone passando dalla vecchia miniera di cinabro.

3C. Questa Strada Dogana rivestiva, nell'ambito della Maremma a sud dell'Ombrone, un ruolo particolare in quanto, snodandosi parallelamente al litorale, serviva come raccordo finale a molti percorsi provenienti dall'interno. Costituiva anche percorso abituale per vergai e butteri delle varie importanti tenute dislocate lungo la pianura costiera in occasione delle fiere e mostre che si tenevano a Grosseto fino alla metà del nostro secolo, come risulta da testimonianze.

Da Grosseto la 3C, imboccando la Via dei Berberi e andando a guardare l'Ombrone alla Barca della Grancia, raggiungeva la Rispescia — diramazione per Alberese (3C) 1 — lungo la Vecchia Via per Orbetello (in pratica lo stesso tracciato dell'Aurelia moderna). Da questa deviava, all'incontro con il Fosso Carpina, lasciando la pianura per tagliare attraverso la collina e, passando per L'Acqua delle Botre, Fontorio e Appaïcci, incrociava la strada Montiano-Aquilone giungendo al Malpasso — diramazione verso levante (3C) 2 —. Scendeva quindi all'Osa presso il Mulinaccio e passando per I Tre Cerri lasciava la vecchia Via per Orbetello dirigendosi al F. Albegna che guadava, tra il Piano del Tesoro e la Camera dei Ladri, dopodiché, passando dalla Tenuta della Polverosa, andava ad infilare quell'antico asse di comunicazioni naturali verso Capalbio, che è il corridoio Cutignolo-Radicata. Quindi attraverso la Carige (qui si congiungeva con la dogana proveniente da Orbetello (3C) 3, giungeva al Vado sul Chiarone.

Nonostante l'utilizzazione, durata fino a tempi recenti, questo percorso doganale risulta uno dei peggio conservati e, sia nella parte collinare che in pianura — specialmente tra l'Osa e l'Albegna e, per un tratto, anche presso Capalbio — è abbondantemente cancellato.

(RC) 1. Diramazione della RC per Alberese attraverso i terreni della Giuncola.

Questo tratto di strada è segnalato come doganale soltanto nella cartografia IGM.

(RC) 2. Diramazione della 3C in località Valle della Caprareccia. Di questo breve tronco doganale, che risulta soltanto dalle fonti scritte,

non è stato possibile ricostruire cartograficamente il tracciato che toccava le località Mangialardo, Aiola di Casa Mora, Pantano, Quercione di Maremmello e Vado sul Martorello.

(RC) 3. Strada Dogana da Orbetello alla Pescia e al Vado sul Chiarone.

Questo percorso seguiva l'antica Aurelia che lasciava per immettersi, nei pressi di Carige, nella 3C.

LIDIA CALZOLAI - PAOLO MARCACCINI