

Fabiana Susini

STAZIONI DI POSTA E REGIE STRADE MAESTRE: UNO SGUARDO SULLA MOBILITÀ E LE COMUNICAZIONI NEL GRANDUCATO DI TOSCANA

Postal stations and Royal Highways: a look at mobility and communication in the Grand Duchy of Tuscany

Riassunto

Il contributo intende descrivere e analizzare alcune delle principali stazioni di posta situate lungo le Regie Strade Maestre toscane dal punto di vista architettonico e funzionale, con ampio uso di documentazione storica. Il sistema delle stazioni postali medicee era già ben sviluppato a partire dalla seconda metà del XVI secolo, ma dal XVIII secolo il governo lorenese avviò una serie di progressive trasformazioni infrastrutturali sul territorio. In una prima fase, i nuovi granduchi attuarono diversi interventi di restauro e risistemazione di antichi edifici già adibiti all'accoglienza adattandoli alle esigenze di una mobilità di respiro sempre più «internazionale»; in un secondo momento, a partire dall'ultimo ventennio del XVIII secolo, i Lorena avviarono la costruzione di nuove strade e infrastrutture sempre più all'avanguardia. A seguito di questi interventi, le stazioni di posta divennero poli di forte attrazione sui territori di riferimento, capaci di fornire utili servizi non solo alle persone e alle merci in transito, ma anche agli stessi abitanti del circondario. La documentazione cartografica, grafica e descrittiva presente nei fondi delle varie Comunità regionali assieme ai dati desunti dal Catasto Lorenese ha permesso di ricostruire un sistema complesso e funzionale di mobilità e comunicazione che è rimasto pressoché immutato per almeno un secolo, fino al successivo e definitivo sviluppo della viabilità toscana con l'introduzione delle strade ferrate. In questo contributo verranno prese in considerazione solo alcune delle Regie strade postali presenti al compimento del catasto lorenese (1834) e verrà effettuata una selezione rispetto alle stazioni di posta esistenti.

Abstract

The purpose of this paper is to describe and analyze some of the main postal stations located along the Tuscan Royal Roads from an architectural and functional point of view, with an extensive use of historical documentation. The system of grand-ducal post stations was already developed starting from the second half of the 16th century, but from the 18th century the Lorraine government began a series of progressive infrastructural transformations in all

the region. In a first phase, the new grand dukes carried out restoration and rearrangement on ancient buildings already used as post offices, inns, or farms, adapting them to the needs of an increasingly «international» scope of mobility; later, starting from the last twenty years of the eighteenth century, the Lorraines started the construction of new roads and cutting-edge infrastructures. Following these interventions, the post-stations became poles of attraction in the territories of reference, capable of providing useful services not only to people and goods in transit, but also to the inhabitants of the surrounding area. The cartographic, graphic and descriptive documentation present in the archives of the various Tuscan communities and the data taken from the Lorraine Cadastre has made possible to reconstruct a complex and functional system of mobility and communication which remained practically unchanged for at least a century, until the subsequent development of the road system Tuscany with the introduction of railways. In this contribution we have considered only some of the Royal postal roads present at the completion of the Lorraine cadastre (1834) and we made a selection of the existing post stations.

Parole chiave

Stazioni di Posta, Regie Strade Maestre, Toscana.

Keywords

Postal stations, Royal Highways, Tuscany.

Introduzione

Agli inizi del Settecento la situazione viaria del Granducato di Toscana versava in stato di semi abbandono: la condizione generale delle strade, seppur giudicata sufficientemente buona dai viaggiatori, presentava notevoli difficoltà, aggravate anche dal fenomeno del brigantaggio nelle zone più remote dello Stato come la Val di Chiana e la Maremma (Alfani, 2003).

In effetti la scarsa attenzione posta dagli ultimi Medici all'amministrazione del territorio aveva reso inagibile gran parte della viabilità regionale; il successivo governo lorenesse avviò allora un progressivo rinnovamento della rete viaria toscana che comportò il miglioramento dei servizi connessi al trasporto di persone, merci e corrispondenza grazie anche allo sfruttamento del sistema di stazioni di posta-cavalli esistenti, fin dal XVI secolo, lungo le principali arterie di transito territoriale (Rombai, 1989, Vichi, 1989).

Il Granduca Pietro Leopoldo concepì il riordino del nuovo sistema viario secondo due strategie: la realizzazione di strade carrozzabili che avevano il compito di mettere in comunicazione lo Stato con l'Europa

(e in particolare con Vienna), e la messa a punto di un reticolo viario minore, a scala locale, utile a favorire gli scambi tra le aree interne alla regione e a organizzare nuovi interventi antropici (Sterpos, 1977).



Figura 1. Sviluppo delle Regie strade postali in Toscana durante il XVIII secolo con indicazione delle stazioni di posta. Rielaborazione a cura dell'autore con GIS software su G. Inghirami, *Carta Geometrica della Toscana*, 1830

Nel 1769 la competenza della manutenzione e controllo della viabilità regionale fu tolta ai «Capitani di Parte Guelfa» sottoposti al magistrato

dei «Nove Conservatori» per passare con la riforma del 1776 alla cura delle varie comunità da essa attraversata. Le strade furono quindi classificate in base alla competenza amministrativa per la loro gestione: *Maestre* o *Regie postali* (di lunga comunicazione a cura del governo granducale), *Comunitative* (che collegavano le varie città o paesi, a cura delle comunità interessate), *Vicinali* (tra varie proprietà, a cura dei proprietari che le usavano). Nel piano lorenese di recupero della rete viaria i maggiori sforzi si orientarono ovviamente verso le *Regie Strade Maestre*: queste erano principalmente adibite al trasporto delle merci, della posta e dei viaggiatori con le diligenze e come tali erano servite da luoghi di sosta per il cambio dei cavalli e per il ristoro dei passeggeri con uffici postali statali, osterie e locande pubbliche o a gestione privata (Chieppi, 1993).

A detta di Repetti (1843), almeno fino alla metà del XIX secolo nel territorio toscano si contavano almeno 9 Vie Regie Maestre Postali «senza contare quelle degli Stati limitrofi» che percorrevano la Toscana granducale per oltre 350 miglia fiorentine. Le varie guide per i viaggiatori e le cartografie redatte a partire dalla seconda metà del XVIII secolo (vedi ad esempio: Giachi, 1977; Pagni, 1979; Caroli, 2020), assieme alla ricca documentazione d'archivio, hanno permesso di ricostruirne i tracciati e individuarne le principali strutture di riferimento per il transito e l'alloggiamento (Fig. 1).

In tal senso, oltre alla Carta Inghirami qui presa in considerazione, sono da ricordare le carte di Girolamo Segato (1832) e di Gaspero Manetti (1834) realizzate per conto di Leopoldo II che permettono un'analisi di più ampio respiro sulle viabilità e sul territorio tenuto in esame.

Era la Direzione Generale delle Poste, ufficio di competenza granducale, a preoccuparsi di monitorare la sicura circolazione di posta, merci e viaggiatori lungo tali viabilità. Il primo regolamento organico per il servizio di posta dei corrieri, procaccia e vetturini – servizio attivo fin dalla fine del XVI secolo sotto la dinastia medicea (Chieppi, 1997) – risale al 1746: con esso si stabilivano il numero e le tariffe delle cambiature, dei corrieri, delle staffette e delle vetture e si individuavano le stazioni di posta di ogni tratta (Badon, 2004). Di fatto, queste importanti infrastrutture, gestite da *postieri* di nomina granducale, erano controllate strettamente dall'apparato statale che se ne serviva a sostegno dei propri corrieri; esse erano dislocate a distanze regolari per consentire la sostituzione dei cavalli, oltre a essere luogo di ristoro e pernottamento per i viaggiatori (Scarso, 1996; Alfani, 2007).

La distanza fra le varie stazioni variava a seconda della morfologia del territorio attraversato e andava da un minimo di 4,4 miglia (come nelle zone montuose, ad esempio tra Pianosinatico e Boscolungo) a un massimo di 17,5 miglia nelle zone pianeggianti (ad esempio nel tratto da

Arezzo a Camucia). Tale distanza influiva sulle tariffe che venivano applicate dai vari postieri: il percorso medio di una posta era considerato 8 miglia, mentre per intervalli maggiori erano messe in atto tariffe multiple rispetto a quella standard: 1 posta = 8 miglia, 1 posta e 1/2 = 10-12 miglia, 2 poste = più di 13 miglia; più in generale, il prezzo di una posta al 1746 era di 8 paoli, 12 paoli per il tragitto di 1 posta e 1/2 e 16 per 2 poste (Archivio di Stato di Firenze, d'ora in poi ASFI, *Segreteria di Finanze ante 1788*, n. 638, Tariffe emanate dal Regolamento e tariffa generale per tutte le poste di Toscana del 22 marzo 1788). Inoltre, se in un tratto dovevano essere attraversati corsi d'acqua, la tariffa aumentava: l'applicazione di questo aumento, detto «terzo cavallo», era a discrezione del postiere e spesso era fonte di contrasti tra il personale delle poste e i viaggiatori; per venire incontro alle esigenze dei postieri e degli utenti, nelle tariffe ufficiali vennero indicati i tratti della rete viaria difficili da percorrere ai quali venne limitata la tariffa speciale.

Il postiere tuttavia aveva una notevole discrezionalità sulla gestione della propria struttura: infatti i ricavi dell'osteria e dell'albergo usualmente annessi alla stazione consentivano di recuperare le parziali perdite ottenute dalla gestione postale in sé perché i viaggiatori, soprattutto a causa del cattivo stato delle strade o delle intemperie, erano spesso costretti a sostarvi più giorni con conseguente guadagno del gestore (Fedele, 2002).

Fin dall'inizio, le stazioni di posta toscane erano state installate all'interno di edifici che già assolvevano a funzione di accoglienza, come antiche locande o vecchie osterie anche a gestione privata, ma sempre sotto il controllo dello Stato; trattandosi di edifici pubblici funzionali alle esigenze di mobilità e accoglienza stradale, dovevano rispettare alcuni criteri basilari come quello della visibilità anche da lontano con un simbolo di identificazione in facciata.

Per quanto riguarda la tipologia architettonica, esse non differivano molto le une dalle altre ma, nei casi peggiori, potevano anche presentarsi come semplici stalle o pagliai.

Il modello progettuale più diffuso, con le dovute varianti locali, era semplice e compatto e fornito degli annessi indispensabili: usualmente cucina, stalle, rimessa per carrozze e luoghi di servizio si trovavano a pian terreno, mentre le camere da letto e i «luoghi comodi» (ovvero i bagni comuni, al massimo uno o due per piano) erano distribuiti ai livelli superiori; ai fienili era spesso riservata l'area del sottotetto, più asciutta.

Questa distribuzione funzionale degli ambienti corrispondeva ad una tipologia frequente e diffusa anche nel resto d'Italia, ma si possono trovare soluzioni ibride o più articolate in caso di edifici di maggiore rilevanza o di spazi più angusti. Elemento ricorrente, soprattutto nei passi

di montagna, era il portico per ripararsi da pioggia, neve e vento: esso consentiva l'accesso diretto alle stalle e costituiva uno spazio di sosta durante il cambio dei cavalli (Susini, 2015).

La strada bolognese

Tra le strade toscane, la Regia Maestra Bolognese era la più antica strada postale tracciata attraverso l'Appennino, già battuta fin dalla fine del XVI secolo e oggi, con le dovute varianti, conosciuta come SS 65 (o via della Futa). Da semplice mulattiera fu trasformata in carrozzabile (con un percorso più lineare e diretto) attraverso una serie di lavori promossi dal governo lorenese che durarono dal 1749 al 1752 e che modificarono in parte l'antico tracciato (Rombai-Sorelli 1985). Dal nuovo percorso furono escluse le comunità di Scarperia, Firenzuola e Giogo che videro la chiusura parziale dei loro luoghi di accoglienza per costruirne di nuovi e più funzionali in altre località (Stopani, Rombai, 2009).

Prima dell'apertura della nuova viabilità, la prima sosta per cambiare i cavalli era situata all'Uccellatoio, nei pressi della villa medicea di Pratolino a pochi chilometri dalla città. Si trattava di un edificio molto grande e ben sviluppato su tre livelli di cui il più basso semi-interrato, disposto in continuità al margine della strada, con piazzale antistante e porticato al primo livello; dopo il 1755, rimasta tagliata fuori dal nuovo tragitto della via Bolognese, la stazione di posta fu trasferita a Fontebuona.

A partire dalla fine del XVIII secolo, l'edificio dell'ex stabile della posta dell'Uccellatoio ha cambiato più volte uso: grazie alle fonti catastali si è riusciti a ricostruirne la storia: per alcuni anni, tra la seconda metà dell'Ottocento e i primi del Novecento, esso venne adibito a scuola elementare femminile e gestito da monache, come testimonia il piccolo oratorio dedicato al Sacro Cuore, il cui ingresso è ancora oggi visibile sul prospetto principale dell'edificio, mentre ad oggi il fabbricato è destinato ad uso residenziale (Fig. 2).

Tra Scarperia e Firenzuola altra sosta possibile era quella alla posta del Giogo che rimase attiva fino al 1752. Si è a conoscenza della sua struttura grazie ad alcune planimetrie conservate presso l'Archivio di Stato di Firenze, nel fondo Regie Possessioni. A causa delle piccole dimensioni, gli spazi di servizio per gli animali erano qui mescolati agli ambienti riservati all'alloggiamento delle persone: non vi è la presenza di un porticato, ma un ambiente chiuso a cui poter accedere direttamente con le carrozze permetteva di scaricare i bagagli e dava accesso ai luoghi riservati al pernottamento. In asse all'ingresso della stazione, dalla parte opposta della strada Bolognese, era posta una cappella per le funzioni religiose destinata al postiere e alla sua famiglia, agli abitanti del luogo

e ai viaggiatori di passaggio (Casali, 1985). Dopo la dismissione della posta, nel 1752, l'edificio continuò a mantenere la sua funzione di osteria, così come è possibile osservare dalla documentazione ricavata dal Catasto leopoldino della metà del XIX secolo.

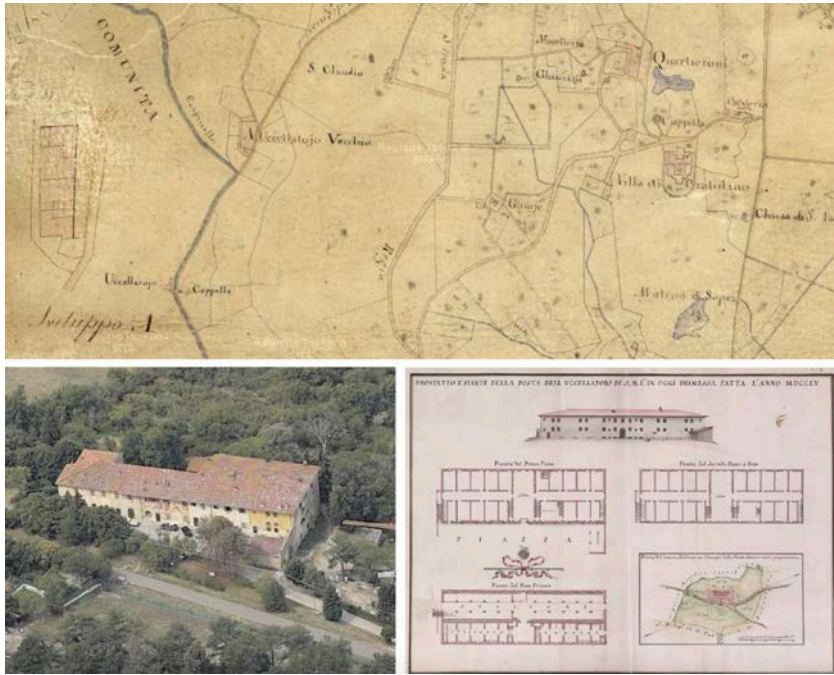


Figura 2. In alto: La posta dell'Uccellatoio nelle mappe del Catasto Leopoldino, Comunità Vaglia, Sezione G, Pratolino, Foglio 1, Uccellatoio Vecchio e sviluppo A della fabbrica alla metà del XIX secolo. In basso: L'edificio della vecchia stazione di posta dell'Uccellatoio in una foto aerea attuale fronte est (da Bing Map) e nelle Piante dello Scrittoio delle Regie Possessioni, Tomo 2, Pianta 1. Prospetto e piante della posta dell'Uccellatoio di Sua Maestà Imperiale in oggi dismessa fatta l'anno 1755

Sulla nuova strada Bolognese venne aperta a partire dal 1752 la stazione di posta di Montecarelli. In un Campione di strade redatto dal perito Anton Giuseppe Rossi nel 1778 e conservato presso l'Archivio storico del Mugello, sono segnalati due edifici distinti: la stazione della posta e l'albergo di Montecarelli. Di conseguenza, affianco alla stazione postale, che rispondeva anche alla funzione di locanda/osteria, continuò

a sussistere un altro edificio, gestito da privati, che rispondeva alle numerose richieste di ospitalità sulla trafficatissima via Bolognese. Risale al 1743 una descrizione con piante allegate dell'osteria di Montecarelli, il cui oste era Francesco Berti; l'osteria era di diretta dipendenza della Fattoria di Panna, appartenente allo Scrittoio delle Regie Fabbriche. Sull'impianto di questo fabbricato, lo Scrittoio delle Fabbriche e Fortezze fece realizzare diversi lavori di ampliamento, come la costruzione di un forno e di alcuni luoghi comuni per i viaggiatori, per rendere lo stabile atto alle nuove esigenze. Nel Catasto Leopoldino del 1781, la posta venne descritta come composta di «19 stanze per il postiere da tetto a terra, 7 al piano terreno, 1 sottoscala e 10 e un andito al 2 piano 2 a retto o sia 3 piano con più il forno ed inoltre una rimessa, una grande stalla con capanna sopra a loggia e pozzo quale ha comunicazione nella detta rimessa dove esiste una pila di pietra per comodo di abbeverare i cavalli in tempo di inverno.

Appartiene al rev. Can. co Scipione del S.re Priore Pier Francesco de Ricci». Nel 1804 comprò l'edificio e ne divenne postiere Giuseppe Pollastri, che rimase gestore di detto stabile fino al 1853 quando, alla chiusura di un'altra posta della strada Bolognese, quella delle Filigare, il suo postiere Vincenzo Nunzi venne mandato a Montecarelli. La «casa ad uso di osteria» di proprietà della Famiglia Fei (particella catastale numero 318) rimase attiva per tutto il XIX secolo e ancora oggi (pur avendo cambiato più volte proprietà) mantiene la sua funzione di ospitalità e accoglienza.

La via senese

La via senese romana postale, corrispondente all'attuale SS 2 Cassia, consentiva il viaggio da Firenze fino a Siena per correre fino a Radicofani ed entrare in territorio papale (Martinori, 1930; Tracchi, 1964; Prontera, et al., 2006). Nel 1757 il tracciato fu reso carrozzabile e vi furono aperte almeno 15 poste per il cambio dei cavalli: la sosta più famosa e la più bella di questa tratta era quella della posta di Radicofani, aperta in un vecchio casino di caccia di proprietà medicea sulla quale la storiografia è veramente abbondante (Ascheri, 1998; Carandini, 1964; Romby, 2011). Qui, a differenza di altre aree della Toscana – come nella tratta appenninica precedentemente analizzata –, i locandieri e gli osti non erano professionisti del mestiere, ma sembrano essere semplici mezzadri che integravano con questa attività la loro misera rendita agricola.

L'antica osteria e posta della Scala era gestita fin dalla seconda metà del XVII secolo dai conti Cervini: nel 1776 la stazione di posta venne definitivamente trasferita al luogo detto la Poderina, ma ancora in pieno Ottocento nella comunità di Castiglione d'Orcia le due locande

dette «della Poderina» e «della Scala» risultavano entrambe attive: secondo i dati del catasto e del censimento del 1841, nella prima, ancora di proprietà di Carlina Verdiani, risiedeva Agostino Sclavi, locandiere di professione insieme alla moglie, Clementina Ciani, 10 figli e due aiutanti, Pietro Marzocchi e Agostino Soldati. Alla Poderina risiedeva invece la famiglia di Agostino Cresti, vedovo «locandiere di professione», così come la nuora di Teresa, moglie di Francesco, postiglione. Tuttavia, a partire dalla seconda metà del secolo, l'osteria della Scala venne ridotta a uso di casa colonica, per risultare oggi totalmente abbandonata; sul fianco dell'edificio è ancora visibile un porticato ad archi, tamponato, che permetteva l'ingresso nella scuderia per il cambio cavalli. Gli edifici pertinenti alla stazione di posta della Poderina sono stati invece trasformati in abitazione e si presentano ad oggi integri e quasi immutati, come si può osservare da un confronto con alcuni disegni del progetto originale datato 1761, ma realizzato solo nel 1776, conservato nell'Archivio di Stato di Siena (Fig. 3).



Figura 3. Le stazioni di posta della via senese: a destra, il complesso de La Scala d'Orcia nel 1823 (Archivio di Stato di Siena, d'ora in poi ASSI, Catasto Leopoldino, Castiglione d'Orcia, Sez. C, f. 2 n. 9 e due immagini dello stato attuale tratte da Google Street View. A sinistra il complesso della posta della Poderina nel 1823 (ASSI, Catasto Leopoldino – Castiglione d'Orcia – Sez. B, f. 2, n. 5), due disegni dei prospetti della fabbrica della posta e della stalla e fienile (ASSI, Reali poste, n. 10) e due immagini dello stato attuale (da Google Street View)

La via pisana

La via pisana, oggi SS 67, dipartiva da Firenze per arrivare lungo il Valdarno inferiore alla Porta Fiorentina di Pisa. Le cinque stazioni di posta della tratta erano situate a Lastra a Signa, alla villa medicea dell'Ambrögiana, a La Scala, a Castel del Bosco e a Fornacette (Morelli, 2010). La più antica di queste era quella denominata della Scala, ai piedi di San Miniato, da non confondersi con l'omonima posta sulla via senese. Essa venne allestita all'interno di un'antica osteria di pertinenza dell'ospedale di San Miniato, succedaneo di quello di Santa Maria della Scala di Siena. Una prima rara rappresentazione della planimetria di questo edificio ci viene offerta dalle Piante di Popoli e Strade realizzate dai Capitani di Parte Guelfa del Popolo Fiorentino tra il 1580 e il 1590; l'osteria era situata nel Popolo di San Piero alla Fonte, al confluire di due arterie viarie importanti, nelle immediate vicinanze dello Spedale della Scala e della sua bottega (Pansini, 1989).

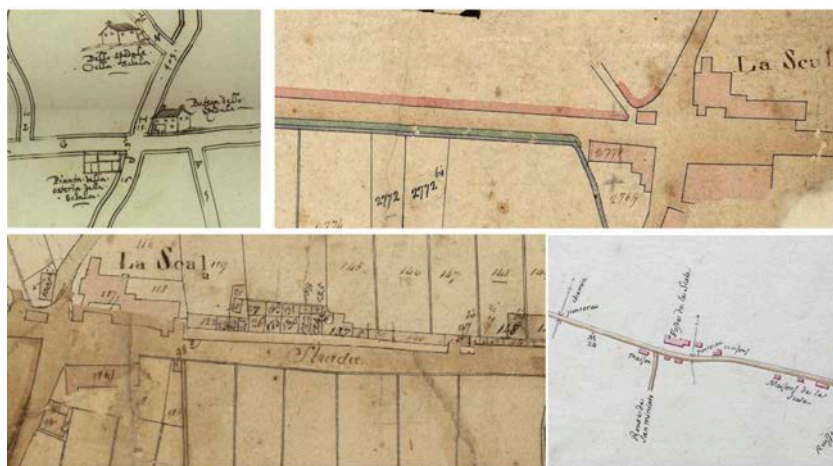


Figura 4. La posta de La Scala di San Miniato nei secoli. In alto: Pianta della osteria della Schala, c. 657 nelle Piante dei Capitani di Parte Guelfa (1580-1595) e l'antica dislocazione dell'osteria e della posta nelle carte del Catasto terreni, Mappe - San Miniato, 7, particella n. 2770. (Archivio di Stato di Pisa, d'ora in poi ASPI). In basso, il nuovo edificio della posta alla particella n. 1171 (ASPI, Catasto terreni, Mappe - San Miniato, 18) e nella carta del Dipartimento del Mediterraneo, N. 12 Route de Pise a Sienne

Nel 1830 la stazione di posta cambiò locazione, spostandosi dai locali

della vecchia osteria nel palazzo posto sull'altro lato della strada come attestato anche da una cartografia stradale del Dipartimento del Mediterraneo datata 1841 e conservata nell'Archivio di Stato di Pisa (Fig. 4).

La strada dell'Abetone

Alle viabilità finora citate è da aggiungere la Strada dell'Abetone (oggi SS 12 e 66): nata ufficialmente nella seconda metà del Settecento per agevolare i commerci tra Pistoia e Modena, in realtà svolse un preminente ruolo militare e politico essendo la principale arteria di collegamento, attraverso Pistoia, tra Livorno e Firenze da una parte e Modena, Mantova, Milano e l'Impero Asburgico dall'altra. Per la sua realizzazione nel versante toscano il progetto fu affidato all'abate Leonardo Ximenes. Nel 1778 venne aperto il valico dell'Abetone e nel 1781 la strada fu inaugurata: in occasione della sua apertura vennero ultimati gli edifici delle cinque nuove stazioni di posta de Le Piastre, San Marcello, Pianosinatico e Boscolungo. Dotate di locande e di scuderie per la sosta dei cavalli, le poste divennero ben presto centri di servizi intorno ai quali crebbero gli abitati che ancora oggi definiscono il comprensorio dell'Alto Appennino Pistoiese (Bellucci, 1980; Bartolini, 2006).

Il disegno della fabbrica della posta con locanda di Boscolungo faceva parte dei progetti di Leonardo Ximenes effettuati nel 1776 per la strada reale pistoiese; a partire dal 1782 nel complesso fu insediata anche la dogana su progetto dell'architetto Bernardo Fallani, con i lavori diretti dal maestro muratore Luigi Romoli. Per assicurare i servizi religiosi al personale ed ai viaggiatori fu costruita la chiesa intitolata a San Leopoldo, in onore appunto al granduca Pietro Leopoldo promotore della grande opera transappenninica. Dalla pianta consegnata a Cosimo Bacci postiere e locandiere nel 1784, è possibile osservare l'organizzazione del complesso posta-locanda-dogana che si articola in due blocchi separati che si affacciano sulla strada. Grazie alle fonti catastali è stato possibile seguire le vicende del complesso: l'edificio fu rilevato dalla famiglia Orsatti nel 1874; la famiglia, originaria di San Marcello, si trasferì all'Abetone dove aprì nei locali della vecchia posta il Grande Albergo Abetone, dotato di ogni comfort e frequentato abitualmente da una folta schiera di illustri personaggi fra i quali si ricordano la regina Margherita di Savoia con il suo seguito. I servizi dell'albergo furono talmente apprezzati che il proprietario, Giuseppe Orsatti, fu autorizzato nel 1904 a fregiare l'insegna dell'albergo con lo stemma della Real Casa. Attualmente l'edificio risponde ancora a funzione di albergo, ospitando l'albergo Abetone e Piramidi (Fig. 5).

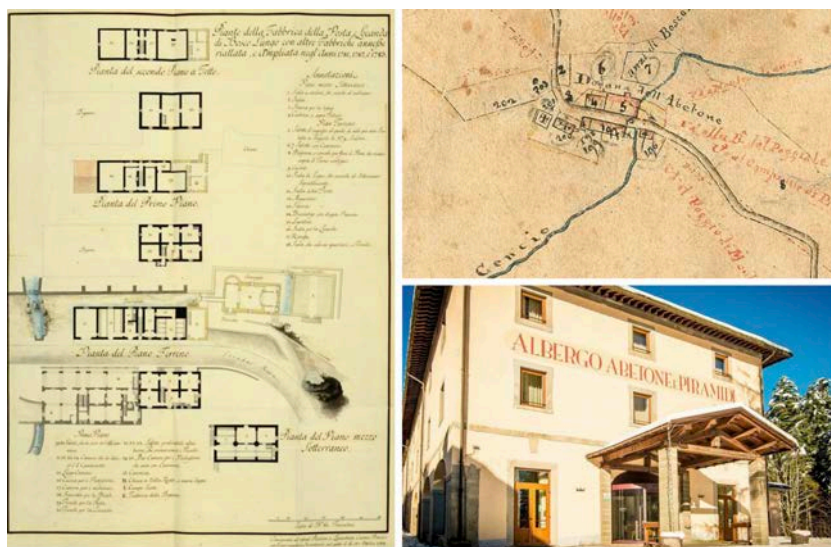


Figura 5. Il complesso della posta di Boscolungo sulla strada dell'Abetone raffigurato in una carta dello Scrittoio Fortezze e Fabbriche, Fabbriche Lorenese n. 2774, Piante, contratti, inventari della Reali Poste dello Stato dal 1777 al 1793 (ASFI) e, a fianco, nelle mappe del Catasto Leopoldino (Archivio di Stato di Pistoia Vecchio Catasto Terreni (VCT) Abetone, Sezione G, Foglio 1 – Dogana dell'Abetone) e in una foto attuale (immagine da Google Street View)

In conclusione, le carte postali e le altre carte storiche di varia natura, con la rappresentazione delle relative stazioni di sosta, sono in grado di trasmettere il senso dello sviluppo tecnologico di un territorio, attraverso l'idea del movimento e del tempo necessario per spostarsi da un punto all'altro del percorso; esse rendono intuibili, a partire dalla rappresentazione delle strade di comunicazione, le condizioni infrastrutturali di un'area geografica, i suoi punti di forza, le sue criticità. La documentazione cartografica, grafica e descrittiva presente nei fondi delle varie Comunità toscane assieme ai dati desunti dal Catasto Lorenese permette la ricostruzione di un sistema complesso e funzionale di mobilità e comunicazione che è rimasto pressoché immutato per almeno un secolo e che in questa occasione abbiamo descritto solo in parte.

In effetti, il sistema delle antiche stazioni di posta ha marcato indelebilmente tutte le maggiori viabilità del territorio; tra XVIII e XIX secolo queste infrastrutture divennero poli di aggregazione di insediamenti rurali anche di notevole dimensione, perdendo tuttavia progressivamente il

proprio valore e la propria funzionalità con la nascita e la diffusione delle strade ferrate, che permettevano modalità di spostamento più pratiche e veloci (Chieppi, Monticini, 2002).

L'utilizzo sincronico di diverse tipologie di carte storiche e fonti catastali ha dunque permesso di individuare sulle principali vie di comunicazione regionali (per la maggior parte ancora in uso) un numero veramente elevato di strutture di accoglienza (uffici e stazioni di posta e posta-cavalli, locande, alberghi e osterie) che hanno reso famoso il territorio toscano per il suo funzionale servizio di accoglienza e ospitalità universalmente riconosciuto ancora oggi.

Bibliografia

- Vanni Alfani, *Le Regie strade postali in Toscana 1700-1849*, Firenze, Florence center, 2003.
- Vanni Alfani, *Toscana: organizzazione postale dal 1700 al 1851*, Firenze, Florence center, 2007.
- Mario Ascheri, *Radicofani, terra di frontiera, terra di fortezze*, in Carlo Avetta (a cura di), *La città fortificata di Radicofani. Storia, trasformazione e restauro di un castello toscano*, Siena, Nuova Immagine, 1998, pp. 61-90.
- Cristina Badon, *Strade, postieri e stazioni di posta nella Toscana del Settecento*, in «Archivio per la storia postale. Comunicazioni e società», IV (2004), pp. 16-18.
- Carlo Bartolini, *Nell'antica Stazione di posta leopoldina*, in «Fochi della San Giovanni», 2 (2006).
- Paolo Bellucci, *Storia di una strada: i due secoli del valico dell'Abetone*, a cura dell'Azienda autonoma di soggiorno e turismo, Pistoia, APT, 1980.
- Leonardo Carandini, *La posta di Radicofani*, in «L'Universo», 1, XLIX (1964).
- Alberto Caroli, *La carta postale voluta dal Granduca Leopoldo II di Lorena*, in «Il Monitore della Toscana - Rivista della Associazione per lo studio della storia postale toscana», 31 (2020), pp. 47-50.
- Giovanna Casali, *I luoghi di sosta e di controllo: poste e dogane nei secc. XVIII-XIX*, in «Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria, Bruciata, Giogo», Firenze, 1985.
- Sergio Chieppi, *La Toscana in diligenza. Posta dei cavalli. Posta delle lettere secoli XVII-XIX*, Firenze, Servizio editoriale Fiesolano, 1993.
- Sergio Chieppi, *I servizi postali dei Medici dal 1500 al 1737*, Firenze, Servizio editoriale Fiesolano, 1997.

- Sergio Chieppi, Roberto Monticini, *Uffizi di Posta in Toscana 1814-1861*, Firenze, Editoriale Olimpia, 2002.
- Zeffiro Ciuffoletti, Leonardo Rombai (a cura di), *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, Atti del convegno di studi (Grosseto, 27-29 novembre 1987), Firenze, Casa Editrice Leo S. Olschki, 1989.
- Clemente Fedele, *Corrieri, Procacci e Procaccini. A modo loro. La posta in Toscana a metà Settecento*, in Speciale cronaca filatelica, 16 (Storie di Posta, volume Dodici), Sesto Fiorentino, 2002.
- Antonio Giachi (attrib.), *Guida per viaggiar la Toscana*, seconda metà XVIII secolo (ristampato in Firenze 1977).
- Edoardo Martinori, *La via Cassia (antica e moderna) e sue deviazioni Studio storico-topografico*, in E. Martinori, *Le vie maestre d'Italia*, Roma, Sape, 1930.
- Paolo Morelli, *Borgo San Genesio, la strata Pisana e la via Francigena*, in Cantini Federico, Salvestrini (Francesco a cura di), *Vico Wallari-San Genesio: ricerca storica e indagini archeologiche su una comunità del medio Valdarno inferiore fra alto e pieno Medioevo: giornata di studio*, San Miniato, 1 dicembre 2007, Firenze, University Press, 2010, pp. 1000-1021.
- Niccolò Pagni (a cura di), *Itinerario italiano che contiene la descrizione dei viaggi per le strade più frequentate alle città principali d'Italia*, Firenze, Vallardi editore, 1800, riedizione del 1979.
- Giuseppe Pansini (a cura di), *Piante di Popoli e Strade; Capitani di Parte Guelfa 1580-1595*, Firenze, Olschki editore, 1989.
- Francesco Prontera, Renato Stopani, Leonardo Rombai, *Chianti e dintorni territorio, storia e viaggi*, Firenze, Polistampa, 2006.
- Emanuele Repetti, *Dizionario geografico, fisico, storico della Toscana*, Firenze, Tofani Editore, 1843.
- Leonardo Rombai, Marco Sorelli, *La viabilità del Mugello Occidentale intorno alla metà del Settecento. Dall'assetto ancien regime alla rivoluzione stradale lorenese*, in «Percorsi e valichi dell'Appennino tra storia e leggenda: Futa, Osteria Bruciata, Giogo», Firenze, Giorgi & Gambi editore, 1985.
- Leonardo Rombai, *Strade e comunicazioni nella Toscana Lorenese, in Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena*, Fiesole, Catalogo della Mostra, 1989.
- Giuseppina Carla Romby, *La Posta granducale di Radicofani. Avvio di un percorso di ricerca tra storia e architettura*, in «De strata francigena», 19 (2011), pp. 125-129.
- Francesco Scarso, *L'organizzazione postale del granducato di Toscana (1681-1808)*, Tesi dottorale, Istituto Universitario Navale di Napoli, 1996.

Daniele Sterpos, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni Editore, 1977.

Renato Stopani, Leonardo Rombai, *Il Mugello, la val di Sieve e la Romagna Toscana: territorio, storia e viaggi*, Firenze, Polistampa, 2009.

Fabiana Susini, *Il sistema delle stazioni di posta nel Granducato di Toscana nel XVIII secolo: architetture, funzionalità, paesaggi*, in «Archivio per la Storia Postale. Comunicazioni e società», XV (2015), pp. 9-90.

Alvaro Tracchi, *Alla ricerca del tracciato della via Cassia nel tratto Chiusi-Firenze*, in «L'Universo», XLIV (1964), pp. 667-692.

Pietro Vichi, *Per un'analisi della viabilità toscana*, in Ciuffoletti Zeffiro, Rombai Leonardo (a cura di), *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, Firenze, Casa Editrice Leo S. Olschki, 1989, pp. 470-471.

Riferimenti archivistici

ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE (ASF_i)

Amministrazione generale regie rendite 1768-1808

Miscellanea di finanze A 1729-1861

Miscellanea di Piante, secc. XVI-XIX

Piante dei Capitani di Parte Guelfa, 1538-1773

Piante dello Scrittoio delle Regie Possessioni

Piante dello Scrittoio delle Fortezze e Fabbriche, 1548-1851

Scrittoio delle Fortezze e Fabbriche, 1548-1861

Scrittoio delle Regie Possessioni, 1319-1868

Direzione delle Poste, 1709-1814

Segreteria di Finanze, Affari prima del 1788

Soprintendenza Generale delle Poste 1814-1860

ARCHIVIO DI STATO DI PISA (ASPI)

Dipartimento del Mediterraneo

ARCHIVIO DI STATO DI PISTOIA (ASPT)

Vecchio Catasto Terreni (VCT)

ARCHIVIO DI STATO DI SIENA (ASSi)

Catasto Leopoldino - Mappe

Manoscritti, sec. XV-1945

Ufficio delle Regie Poste di Siena, 1746-1814