



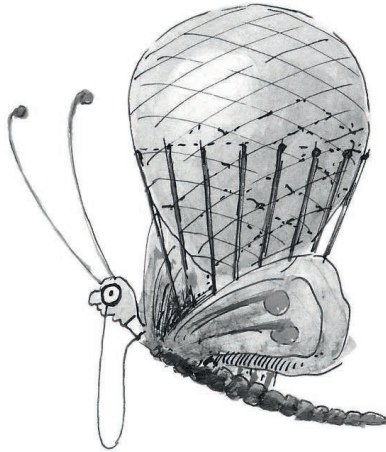
*Le storie della montagna*



MARCO PICCOLINO

# IL PALLONE FRENATO DEL MATANNA

*Dal mare ai monti  
nel sogno di un imprenditore toscano*



  
CAMPANO  
EDIZIONI



*Marco Piccolino*

**Il pallone frenato del Matanna**

In copertina

*Cartolina illustrata, 1908*

© *Franco Pocci, Viareggio (LU)*

Responsabile editoriale

*Marco Castellano*

Coordinamento editoriale

*Paolo Castellano*

isbn 9788865284216

© Edizioni il Campano

© Marco Piccolino

Edizioni il Campano

Via D. Cavalca, 67 - 56126 Pisa

[info@edizioniilcampano.it](mailto:info@edizioniilcampano.it)

[www.edizioniilcampano.it](http://www.edizioniilcampano.it)

*L'Editore rimane a disposizione  
per gli aventi diritto di materiale iconografico  
riprodotto nel volume di cui non è stato possibile  
reperire la fonte.*

*È severamente vietata la riproduzione,  
anche parziale e con qualsiasi mezzo effettuata,  
senza espressa autorizzazione degli aventi diritto.*

*A Paolo Cecchini,  
il gentile bibliotecario  
che mi ha fatto amare  
le storie dei monti  
di Camaiore*



## Indice

Prefazione	11
Ringraziamenti	14
Antefatto: l'incontro con Giuseppe Barsi	18
Gli alberghi dei Barsi di Palagnana e il Pallone Frenato	31
I voli del pallone nella cronaca di Carlo Marsili	64
La costruzione delle infrastrutture dell'impianto	73
La stazione superiore del pallone: una ricerca difficile	84
Da Viareggio a New York, in pallone, passando per Roma e Parigi	105

I Barsi e l'Amministrazione comunale di Camaioire: una vicenda complessa e senza “happy end”	124
La storia del pallone e i suoi misteri nella stampa dell'epoca	142
La strana storia del documento ritrovato	164
La durata del pallone e gli “ospiti illustri”: due piccoli misteri	176
Gli ingegneri e “il tramontano”	194
I difetti della funicolare aerostatica	196
La canzone, gli stornelli e il sogno del “Pallone sul Matanna”	200
Bibliografia	217
<i>Appendice I. 5 agosto 1944: un avvenimento tragico agli Erti di Casoli</i>	221
<i>Appendice II. Un personaggio di Casoli: Pieraccino, il guardiano del Pallone</i>	237
<i>Appendice III. I Gini di Pascoso: una “famiglia borghese” e il pallone frenato</i>	247



*Che Minosse mi sbarri terra ed acqua,  
ma il cielo è pur sempre aperto:  
passeremo di là.  
Sarà padrone di tutto,  
ma non dell'aria!*

(Ovidio, Le Metamorfosi)



## *Prefazione*

Il libro che pubblico ora è in effetti un'opera *in progress* che esce in questa particolare forma a causa di alcune circostanze che mi hanno costretto ad abbandonare l'idea iniziale di scrivere un volume su storie e personaggi della montagna, iniziando da quella di Eva Domenici, l'anziana pastora di Campallorzo che viveva totalmente isolata in un alpeggio tra il Monte Prana e il Matanna, per continuare con la vicenda dei Barsi di Palagnana e Candalla, e poi di Franco Guidotti, l'antico proprietario dell'*Osteria dei Quattro Venti*, sul Monte Pisano, e infine di Libero Olivi, che ho incontrato per la prima volta nella casa che si era costruita da solo, pietra su pietra, all'Alpe di Puntato, sul versante nord del Monte Corchia.

Il libro attuale è dedicato esclusivamente alle storie dei Barsi, e si concentra su una delle vicende che riguardarono due membri di questa famiglia, Alemanno e Daniele Barsi di Palagnana, ai quali si deve l'iniziativa di collegare la pianura versiliese alle alture delle Apuane con un avveniristico mezzo di trasporto, un pallone aerostatico guidato da un cavo metallico, che partendo da una valle di Camaiore raggiungeva un colle a circa mille metri di altitudine.

Come dico nel testo, la vicenda del "pallone frenato del Matanna" circola ancora ampiamente nella Versilia, ma quasi costantemente con notizie imprecise e spesso fuorvianti. Dopo l'incontro con Giuseppe Barsi, il fabbro di Candalla, quello tra i membri della sua famiglia che più di tutti si sforza di mantenere vivi ricordi e documenti di famiglia, la ricostruzione delle vicende dei Barsi – e soprattutto quella del loro progetto del pallone aerostatico - è diventata via via più importante, occupando, al momento della scrittura, uno spazio dominante e tendenzialmente esclusivo. Di qui la decisione di dedicare il volume solo a questo episodio, senza però rinunciare al progetto di un'opera più ampia su storie di montagna, unite dall'idea che i luoghi di montagna portano ancora tracce della presenza umana, a dispetto dell'abbandono e della distruzione che li caratterizzano; e che queste tracce devono essere ritrovate, fino a che è ancora possibile affidarne la ricostruzione a una

documentazione per sua natura labile, come sono i ricordi, le foto e le carte di famiglia.

Se la vicenda del pallone del Matanna è cresciuta a dismisura rispetto ai piani iniziali lo devo, oltre che a Giuseppe Barsi, anche all'incontro con altre persone gentili. Tra questi in primo luogo Daniele Zenari il quale conserva ancora con cura centinaia di foto trasmessegli da sua madre, Maria Barsi, la figlia di Daniele Barsi, protagonista principale dell'iniziativa del pallone. E poi Franco Pocci, appassionato cultore della storia della Versilia e intelligente collezionista di immagini d'epoca, e, insieme a lui, Antonio Cardella, prezioso rovistatore per me tra i documenti conservati nell'archivio comunale di Viareggio. E ancora l'incontro con Leandro Carrara, entrato in possesso tanti anni fa, per un caso fortunato - di una preziosa documentazione sul progetto del pallone frenato, che ha con grande cortesia messo a mia disposizione. Come dirò, Leandro mi ha anche fornito utili indicazioni nel corso delle mie ricerche. Infine l'incontro con Michele Benedetti, un abitante di Casoli che, oltre ad agevolare le mie indagini con le sue conoscenze di luoghi e persone, mi ha fatto capire come il grandioso e sfortunato progetto dei Barsi continui a far sognare, in particolare chi - come lui - si sforza con impegno e intelligenza di contribuire alla valorizzazione di questi luoghi, tanto belli quanto isolati e - in parte - anche dimenticati.

Un incontro di tipo diverso, ma certo non meno importante, è stato quello con Matteo Dunchi, e poi con Marco Ricci e Mirko Benedetti, con i quali ho condiviso i momenti eccitanti delle ricerche sul campo che hanno portato alla scoperta della stazione superiore del pallone, sulla sommità degli "Erti di Casoli". A proposito di questa "scoperta" non abbiamo la presunzione di arrogarci meriti impropri. Abbiamo in effetti poi saputo che il sito era già noto a pastori, cacciatori e anche a qualche escursionista che frequentava la zona. Questo non toglie nulla però al nostro merito, e cioè a quello di aver rimesso in luce il luogo, anche in senso letterale (per esempio liberandolo dalla boscaglia che lo nascondeva) e, soprattutto, di avergli restituito la dignità storico-monumentale che gli spettava, con la ricostruzione, sia sul campo

che attraverso i documenti scritti e la tradizione orale della vicenda, Dei meriti poi noi non ci curiamo molto, compensati come siamo stati già ampiamente dalla gioia della scoperta.

Prima di terminare questa prefazione e passare a ringraziare i tanti altri che mi hanno aiutato nelle mie ricerche tra gli ampi spazi dei monti e tra quelli, apparentemente angusti ma anch'essi ricchi di fascino, di biblioteche e archivi, devo dire qualcosa del modo in cui la storia viene qui presentata.

In gran parte il racconto segue l'andamento delle scoperte che sono andato via via facendo, a partire dall'incontro iniziale, e cruciale, quello con Giuseppe Barsi. Ha quindi un flusso di tipo narrativo che – in qualche caso – potrebbe creare problemi in lettori abituati a esposizioni più articolate e sistematiche. La cosa è in gran parte voluta, anche perché desidero che questo libro sia letto, e poi raccontato, come una di quelle storie che si narravano una volta nel monto contadino, magari nelle lunghe veglie d'inverno accanto a un focolare; in un'epoca di cui sono contento di aver vissuto, al tempo della mia infanzia, gli ultimi bagliori, e di cui è rimasto per sempre vivo in me il ricordo. Ricordo che mi porta ora sui monti della Toscana, e della Versilia in particolare, dove, alla ricerca delle tracce della storia, trovo molti amici che mi aiutano a penetrare più in profondità in questi luoghi e ad amarli ancora di più.

Il libro è anche un modo di dire grazie a questi amici, e – soprattutto – a questi luoghi.

E alle loro storie.

Pisa, 8 Marzo 2018

In linea con il carattere di libro *in progress* di questo volume, in questa seconda ristampa ho aggiunto alcune appendici, sulla base di notizie raccolte o di incontri fatti dopo la prima pubblicazione. Nel testo queste appendici, che integrano o sviluppano elementi della storia narrata, sono richiamate con note marcate da asterischi. [Pisa, 5 Maggio 2018]

## *Ringraziamenti*

Oltre alle persone già nominate nella prefazione, vi sono molte altre che mi hanno aiutato nel corso delle mie ricerche, spesso con grande gentilezza e disponibilità. Cerco qui di esprimere loro la mia riconoscenza, in particolare a quelli che non cito espressamente nel libro, sperando di non dimenticarne i nomi. Innanzitutto Franca Sraffa, protagonista di una storia che ho narrato in un precedente volume, alla quale devo l'idea di scrivere un libro di questo tipo. Capitava spesso quando lei mi telefonava che io fossi in giro per i monti e, quando Franca mi chiedeva la ragione di queste mie peregrinazioni, io le dicevo ch'era perché, oltre le bellezze naturali, di questi luoghi mi attraeva la loro storia, o – per meglio dire – le loro storie. E lei che più d'una volta, sapendo di quali vicende mi stavo interessando, mi disse che a un certo punto avrei dovuto scriverle queste “storie della montagna”.

Poi alcuni degli abitanti di Casoli che mi hanno trasmesso documenti e ricordi, e in particolare Gilda Pescaglino, Mida, Maria Rosa e Albano Pardini (quasi tutti in questo bel borgo delle montagne versiliesi si chiamano Pardini!) e Manuela Giannecchini. E poi Livia Iannucci, la bibliotecaria di Pisa che è diventata per me una collaboratrice ormai indispensabile per le mie ricerche tra archivi e biblioteche in tutta Italia. E quindi i bibliotecari e archivisti di Camaiore e Pietrasanta, e – tra questi – Anna Baldi, Elena Bernini, Luca Santini e Rossella Pieri. E quelli della sezione di Lucca del Club Alpino Italiano, e in particolare Massimo Giambastiani e Francesca Martinelli. E infine Maria Pia Ferraris, gentilissima archivistessa dell'Archivio Ricordi di Milano, che è stata molto sollecita nel darmi informazioni sulla rivista *Ars et Labor* e sull'articolo di Carlo Marsili, fonte preziosa di notizie e immagini sul pallone del Matanna. Grazie per la loro preziosa collaborazione anche a Renzo Pepi della Biblioteca Comunale degli Intronati di Siena, a Giovanni Delama della Biblioteca Comunale di Trento e ad Alessandra Lenzi della Biblioteca del Museo Galileo di Firenze.

Ringrazio poi Tristan Kurz, da tempo mio prezioso collaboratore nella ricerca di materiale documentario sulla storia della Versilia, e inoltre Adriano Pardini, amico di

passaggiate sui monti che ha condiviso con me parte della ricerca sul campo, e, a volte, anche i pericoli. E Stefano Pucci, che mi ha permesso – tra l’altro – di entrare in contatto con Leandro Carrara e con il suo prezioso materiale.

A proposito di Leandro, ringrazio anche Francesca Avanzinelli, sua moglie, per la “confortante” gentilezza con cui ha sempre risposto alle mie numerose telefonate alla ricerca di suo marito. Ringrazio per questo anche Velia Da Prato, moglie di Giuseppe Barsi, e suo nipote, Alessandro Rosi, per l’aiuto che mi ha dato nelle comunicazioni digitali con il nonno, più a suo agio nel rendere malleabile la dura materia del ferro che a interagire con la soffice tecnologia dei moderni software.

Ringrazio Albano Pardini, per le importanti informazioni che mi ha fornito per l’identificazione dei luoghi del pallone. Ringrazio Barbara Mattiucci di Pascoso per la gentilezza con cui mi ha sempre accolto nell’antica locanda di famiglia, per l’interesse alla storia del pallone, e per il contatto che mi ha aiutato a stabilire con Daniele Fiori, custode di antichi e preziosi ricordi. Ringrazio Silvano Fiori, il pastore di Palagnana che incontro a volte nelle alture del Matanna, anche lui fonte di conoscenze per le storie di queste montagne.

Ringrazio poi, per il valido soccorso tecnico che mi hanno dato, due amici di vecchia data, e cioè Lorenzo Sbrenna, che ha sempre risolto con grande competenza e disponibilità i problemi che nascevano dalla difficile interazione con la tecnologia digitale, divenuta ora necessaria anche per scrivere un libro, e - soprattutto – per avanzare nella ricerca delle fonti e dei materiali. E poi Giovanni Niccoli, profondo conoscitore delle sottigliezze dell’arte editoriale a cui chiedo continuamente consigli su come impostare i miei testi, quale titolo dare alle mie storie e molte altre cose.

Ringrazio infine mia moglie Anna Maria, per la pazienza con cui mi ha sopportato mentre scrivevo questo libro e per il prezioso aiuto che mi ha dato nel correggerne gli errori.





## Il Pallone frenato del Matanna



*Antefatto: l'incontro con Giuseppe Barsi.*

Ignoto non può rimanere a lungo il cognome Barsi a chi si trovi a frequentare il versante camaiorese delle Apuane, attirato da molti motivi di interesse, tra cui in primo luogo le numerose grotte naturali della zona, celebri per i reperti preistorici e in particolare per le tracce dell'uomo di Neanderthal, e – tra di esse – la “Grotta all'Onda”, una delle più ampie e conosciute, per la quale l'interesse archeologico si unisce a quello naturalistico, specialmente per la vicinanza dell' “Onda”, cioè di una cascata singolare che – come un velo – precipita da alcune fessure che si aprono in una impressionante parete che taglia la roccia di un declivio del Monte Matanna.

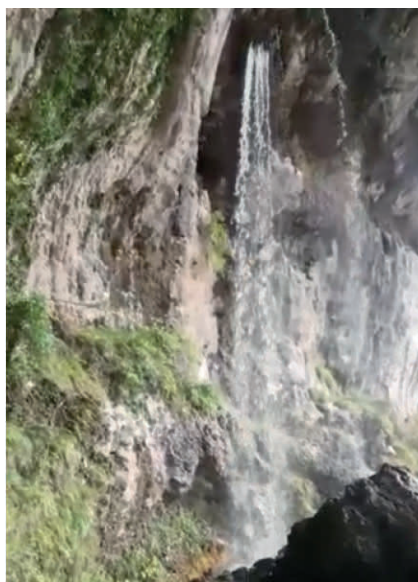


Fig. 1. L' “onda” che scende da una fessura della roccia, nella zona a mezza altezza del Monte Matanna, in prossimità della grotta paleolitica a cui dà il nome.

E questo principalmente per due ragioni. La prima riguarda il fatto che abbastanza presto, passando per uno degli snodi più importanti della rete dei sentieri che vanno dal Monte Prana al Monte Matanna e permettono di raggiungere il versante nord della catena montuosa (quello rivolto verso la valle del Serchio, e - in lontananza - la Garfagnana), ci si incuriosisce per lo strano nome del passo, “Foce del Pallone”. Questa curiosità porta rapidamente a scoprire la storia del cosiddetto “pallone frenato”, l’aerostato trattenuto a mezz’aria da un cavo d’acciaio che per un breve periodo collegò le prime alture del Camaiolese a questo luogo situato a poca distanza dal picco del Matanna, e il ruolo fondamentale che – all’inizio del ‘900 – ebbero nella storia di questo avveniristico mezzo di trasporto alcuni membri della famiglia Barsi. Tra questi in particolare Alemanno e soprattutto suo figlio Daniele: il primo, fabbro di Palagnana, trasformatosi in albergatore e imprenditore turistico di ampie vedute, e il secondo – inizialmente rappresentante di utensili in ferro – unito al padre nell’iniziativa di promuovere la villeggiatura in alta montagna, associandola alla moda dei soggiorni marini che esplose all’epoca e richiamava in Versilia il fiore dell’aristocrazia e della borghesia, europea e non solo.

Su questa storia, abbastanza conosciuta nella zona, ritorneremo ampiamente. Parliamo ora della seconda ragione per cui, camminando per i sentieri camaioresi, o anche semplicemente inerpicandoci in auto per le strade dai molti tornanti che, da Vado di Camaio, salgono ver-

so la montagna, finiamo prima o poi per imbatterci nel nome Barsi. In un punto abbastanza caratteristico di questa strada, subito dopo aver superato la chiesa e le poche case della località Lombrici, e prima che la strada pieghi, con una curva angusta, decisamente verso sinistra, per dirigersi verso Casoli e Greppolungo, si vedono – sul lato destro della strada – dei singolari manufatti di ferro, tra cui un'enorme vanga e altri imponenti attrezzi agricoli che colpiscono sicuramente l'attenzione perché sembrano gli strumenti di lavoro di un gigante di epoche remote.

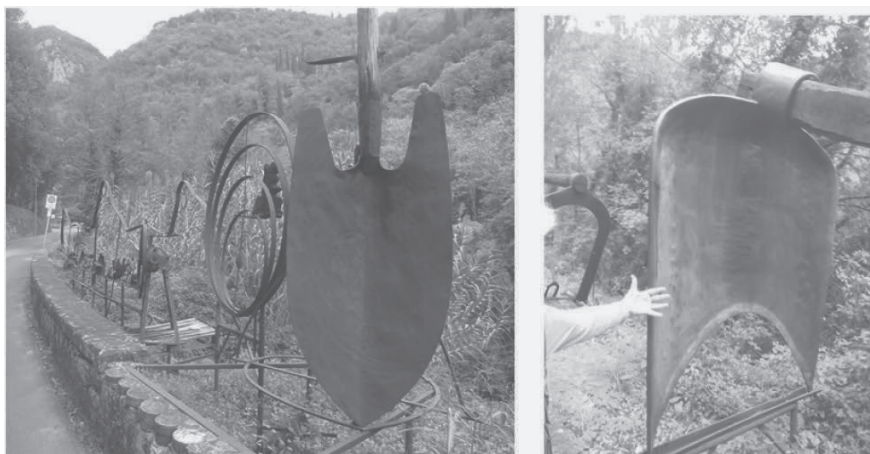


Fig. 2. L'enorme vanga e lo "zappone", due tra i molti utensili del mondo agricolo collocati - insieme ad altri oggetti - sul bordo del torrente Lombricese, al lato della strada che sale da Camaiole verso Casoli e Greppolungo. Il braccio visibile nella foto a destra serve a dare un'idea della grandezza dell'attrezzo agricolo.

È vero che il moto della vettura (e le difficoltà di parcheggio) rendono possibile solo un'osservazione momentanea di questo strano museo *en plein air*. Frequentando la zona si finisce però abbastanza presto per imboccare la stradina che proprio in corrispondenza della cur-

va lascia la carreggiata principale e penetra in un tratto ristretto della valle, anche perché attirati dalle insegne di alcuni ristoranti.

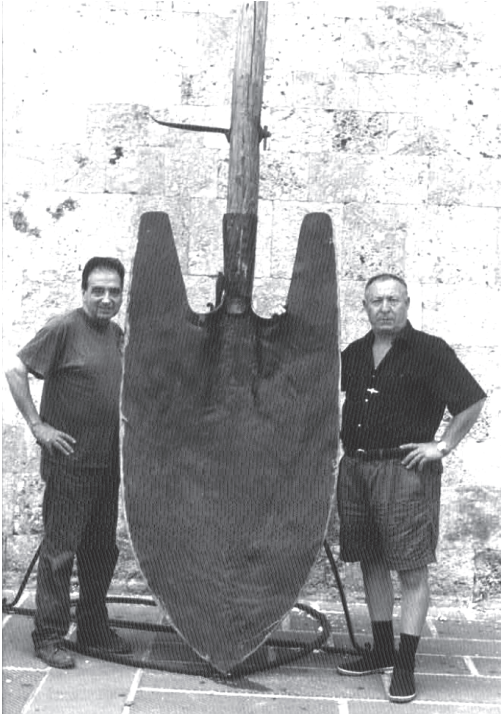


Fig. 3. L'enorme vanga della figura precedente in una foto del 2001 in cui è ritratto, a sinistra, Giuseppe Barsi, il fabbro che l'ha realizzata, insieme con un amico, Vincenzo Cicchetta. La foto è stata scattata nel settembre del 2001, nella piazza principale di Camaiole nell'occasione della manifestazione "Ferragosto d'altri tempi", nella quale il Barsi espose molti dei suoi singolari manufatti.

Scopriamo così Candalla, un toponimo singolare, che resta facilmente impresso nella memoria e ci ricollega a una storia antica e ricca, come avremo modo di riferire in seguito. Per ora basti dire che lungo la stradina di Candalla scopriamo l'insegna della "Antica Ferriera Barsi" e questo ci porta rapidamente a porre in relazione i giganteschi attrezzi agricoli situati a poche centinaia di metri di distanza, con i fabbri della famiglia Barsi.

Fig. 4. L'accesso alla Antica Ferriera Barsi lungo la stradina di Candalla, dal lato del Rio Lombricese. Si noti, sulla destra del cancello e sotto l'insegna, il pannello che descrive brevemente la storia della ferriera.



Altri manufatti in ferro singolari, sempre dovuti alla perizia e alla fantasia di questi fabbri, li scopriremo se – nelle nostre peregrinazioni a piedi o in macchina - arriveremo a due piccoli e deliziosi borghetti situati a mezza altezza delle montagne camaioresi, Metato e Greppolungo. E basteranno poche ricerche, o semplicemente la conversazione con persone del luogo, per stabilire un rapporto certo tra i Barsi di questi artistici e singolari oggetti di ferro e la famiglia del pallone frenato.

Tutto questo suscita curiosità, sia per la stranezza della storia del pallone usato come mezzo di trasporto a terra, sia perché si scopre che la ferriera Barsi, seguendo antiche tradizioni, utilizza ancora, per la lavorazione del ferro, l'energia idraulica di un torrente, il Lombricese, che scorre nella valle di Candalla portando le acque che scendono dai numerosi rivoli del Matanna e del Prana.



Fig. 5. L'ape in ferro battuto colorato collocata nel borghetto di Metato di Camaiore. Un'ape simile è situata anche nel "museo" nei pressi di Candalla.



Fig. 6. L'enorme "pennato" realizzato da Giuseppe Barsi e donato al borghetto di Greppolungo Il pennato era uno strumento utilizzato dai liguri-apuani, le antiche popolazioni di questi luoghi, sia per i lavori dei boschi che per la guerra, e aveva per loro anche un valore sacro. A Greppolungo, nella località "La Torricella", vi è un importante sito con graffiti liguri-apuani che raffigurano questo strumento.



È stato in effetti questo ruscello, dal percorso tortuoso come il nome ci suggerisce, che – nel corso di milioni di anni – ha creato questa valle, incidendo in alcuni punti in modo profondo la roccia della montagna fino a trasformarla in un angusto e impressionante canyon. L'abbondanza delle acque ha fatto sì che, già da tempi antichi, a Candalla si fossero installati opifici che sfruttavano l'energia idraulica per le lavorazioni più diverse (oltre che ferriere, molini, frantoi, pastifici e fabbriche varie).

A meno però che non si decida di approfondire la ricerca sulla storia del pallone e della ferriera, accade di solito che non si avanzi di molto nella conoscenza della storia della famiglia Barsi, restando alle notizie più o meno frammentarie, e non facili da controllare, reperibili su internet, spesso imprecise o con veri e propri errori, come capita di solito con le informazioni che circolano sulla “rete” e che molti riprendono senza verificarne fonti e attendibilità.

Fig. 7. Il Rio Lombricese all'imbocco della valle di Candalla. Sulla sinistra, la “gora”, e cioè il minuscolo canale artificiale che alimentava le vasche (i “bottacci”) dei vari opifici, la cui acqua serviva poi a mettere in moto le pale delle ruote, e quindi a fornire energia meccanica per le varie operazioni.



Tutto questo è rimasto per me così per molto tempo, sebbene il livello di curiosità per la storia dei Barsi si fosse accresciuto la prima volta che ho percorso a piedi, nel corso di una delle mie lunghe passeggiate, la strada asfaltata tra Candalla e Lombrici e ho avuto modo di ammirare da vicino e con la necessaria calma gli straordinari oggetti del singolare museo al bordo della carreggiata (molto più – come vedremo – che riproduzioni in grande scala di utensili agricoli). E scoprire, dalla scritta di un cartello, che l’opera era dovuta all’abilità e all’arte di Giuseppe Barsi, il quale l’aveva realizzata, non tanto per pubblicizzare i prodotti della vicina ferriera – ma, come un cartiglio anch’esso metallico ci dice – “per ricordare nel tempo i cari antenati”.

Il modo in cui l’incontro è avvenuto incrocia questa storia con un’altra, quella di Eva Domenici, una solitaria pastora di queste montagne, di cui parlerò in una nuova edizione di questo libro.

Avevo partecipato alla festa di Sant’Antonio Abate a Campallorzo, la tradizionale celebrazione degli abitanti di questa zona di alpeggio, ripresa da pochi anni grazie all’iniziativa di Marina Morescalchi, la giovane donna che di solito nei fine settimana raggiungeva la casa di Eva portandole le cose di cui necessitava, e che la vecchia pastora non poteva ricavare dalla sua terra e dalle sue pecore. La festa era stata coordinata dall’ “Associazione Campallorzo”, un’organizzazione di volontariato che gestisce la Baita Verde, la struttura situata a poca di-stanza dal rudere della chiesa di Sant’Antonio.

Dopo i cori degli alpini in onore del santo, la processione e la messa celebrata sul prato dinanzi alla chiesa, con la splendida vista dei monti e della costa versiliese, e poi la benedizione delle pecore di Eva, c'era stato – come di solito si usa in queste feste campagnole – un allegro pranzo all'aria aperta. Accanto a me era seduto un signore col cappello da alpino che – dalle prime parole scambiate - ho scoperto essere un Barsi, e anzi proprio il Barsi della ferriera di Candalla. Gli ho subito espresso la mia curiosità per la storia della sua famiglia, sia per quel che riguardava la vicenda del famoso pallone, sia per la sua ferriera che avrei desiderato visitare con grande interesse. Mi avrebbe fatto molto piacere vedere al lavoro un fabbro che utilizza ancora i metodi antichi, quelli che la mia fantasia un po' letteraria porta ad associare a figure mitiche, come il dio Vulcano del pantheon greco, e i misteriosi demiurghi abitatori delle viscere della terra di molte leggende nordiche. Nel piccolo paese ai piedi di un monte in cui sono nato, vi erano all'epoca della mia infanzia molti artigiani e io passavo molto tempo a vederli lavorare, e mi incantavo in particolare ammirando con una certa trepidazione le scintille brillanti e il ferro rovente nell'officina di Mastro Guglielmo, un abile fabbro, che fabbricava e riparava attrezzi agricoli e altri oggetti di ferro, anche per la gente dei borghi vicini.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Sebbene non potrei in alcun modo dire che il fabbro del mio paese, Guglielmo Guastaferrò - usasse – all'epoca della mia infanzia – energia idraulica per azionare i suoi strumenti di lavoro, devo pur notare che la sua officina era situata nelle immediate prossimità di un torrente, e che dunque quasi certamente la sua ferriera era stata in passato basata sull'uso di questa forma di energia.

Mi ci volle poco tempo per capire che Giuseppe Barsi era un personaggio interessante e avrebbe potuto aprirmi una finestra importante sulle storie di questi luoghi che avevo cominciato ad amare nel corso delle mie passeggiate. Un biglietto da visita, in cui risaltava il titolo di “Cavaliere al Merito della Repubblica Italiana”, passatomi da lui a un certo punto della nostra conversazione, servì a stabilire i necessari contatti. Gli chiesi se avrei potuto fargli domande sulla storia della sua famiglia e su quella sua personale e – alla sua risposta decisamente affermativa - dissi che presto gli avrei telefonato e che sarei andato a casa sua. Non mi sarebbe stato difficile raggiungerlo perché nella strada in cui egli abita, Via dello Sprocco in località Gello di Vado di Camaiore, io c’ero già passato più volte salendo a piedi dalla pianura per raggiungere Greppolungo, per la via dell’antico sentiero.

Fu così che pochi giorni dopo ero a casa sua e capii subito, dalle parole che mi diceva, e dai documenti sulla sua storia che mi mostra-



Fig. 8. Giuseppe Barsi, il primo da sinistra e di profilo nella foto, insieme con il coro degli alpini di Camaiore, alla Baita Verde, nel corso della festa di Sant’Antonio Abate celebrata nel luglio del 2017 a Campallorzo. Alla festa ha partecipato anche Eva Domenici.

va, e che mi permetteva di riprodurre, che egli sarebbe stato uno dei protagonisti del libro al quale pensavo allora ancora confusamente, e nel quale mi proponevo di raccontare le storie dei monti che venivo scoprendo nel corso delle mie passeggiate, e in particolare quelle che potevo conoscere almeno in parte dalla viva voce dei protagonisti.

A questi primi incontri seguirono molti altri, con racconti, materiali che Giuseppe Barsi metteva via via a mia disposizione, e poi la visita e le dimostrazioni nella ferriera di Candalla della straordinaria e antica arte della forgiatura dei metalli, con gli strumenti ancora azionati dall'energia idraulica del torrente, in un ambiente che, per la negritudine secolare delle pareti e degli arnesi, poteva far pensare alla profonda caverna di un sulfureo demiurgo, ma che in effetti era rischiarata dalla generosa umanità di questo personaggio, il quale continuava con entusiasmo, seppure in un modo diverso che negli anni giovanili, la sua opera di fabbro, spinto dal desiderio di conservare il ricordo di un'arte e di un mondo, quello dei contadini e dei tanti mestieri che fiorivano in paesi e campagne, fino all'inarrestabile dilagare dell'industrializzazione: un mondo alla cui scomparsa egli non riesce evidentemente a rassegnarsi.

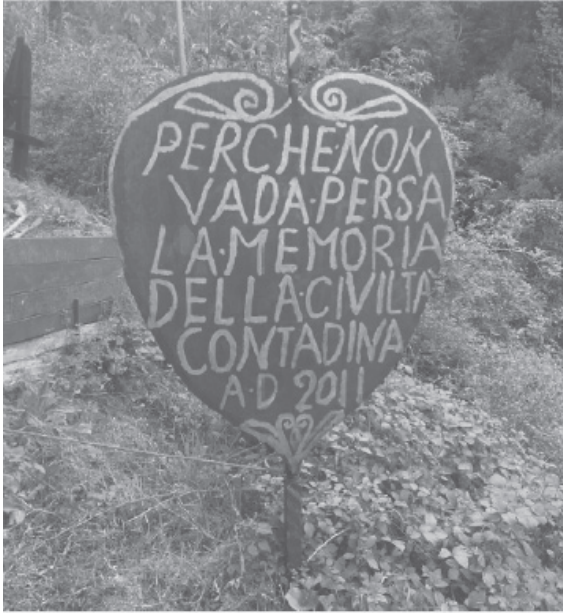


Fig. 9. Una delle tante scritte nel museo *en plein air* di Giuseppe Barsi che testimoniano la sua volontà di mantenere il ricordo di un mondo ormai lontano



Fig. 10. Giuseppe Barsi, ritratto nel corso della mia prima visita alla sua ferriera di Candalla, mentre lavora il ferro con il maglio azionato per mezzo dell'energia idraulica del Rio Lombricese.

## Gli alberghi dei Barsi di Palagnana e il Pallone Frenato

Giuseppe Barsi rappresenta per molti versi la memoria storica della sua famiglia, i Barsi fabbri di Palagnana, un piccolo borgo situato sul versante nord del Monte Matanna, artigiani che si tramandavano il mestiere di padre in figlio da molte generazioni, e che a un certo punto della loro storia giungono anche in Versilia dove continuano tuttora – come sappiamo – l’antica arte della forgiatura dei metalli nella ferriera di Candalla.

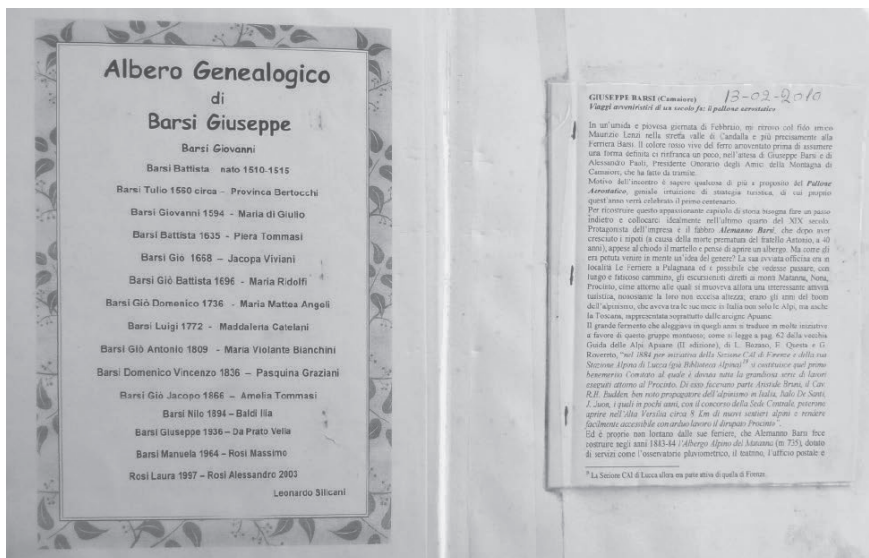


Fig. 11. Le prime pagine dell’album nel quale Giuseppe Barsi conserva documenti e informazioni relative alla storia della sua famiglia. A sinistra la sua genealogia che risale fino ad antenati vissuti nel ‘500, che già allora esercitavano il mestiere del fabbro. A destra la prima pagina di un breve testo sulla storia della famiglia.

Il primo arrivo in Versilia dei Barsi di Palagnana non è legato però al loro mestiere di fabbri, ma anzi a un momento particolare in cui al-

cuni membri della famiglia hanno lasciato l'antico mestiere per perseguire altre attività, a carattere imprenditoriale e al passo di tempi che si avviavano – nella seconda metà dell'Ottocento – decisamente verso la modernità.

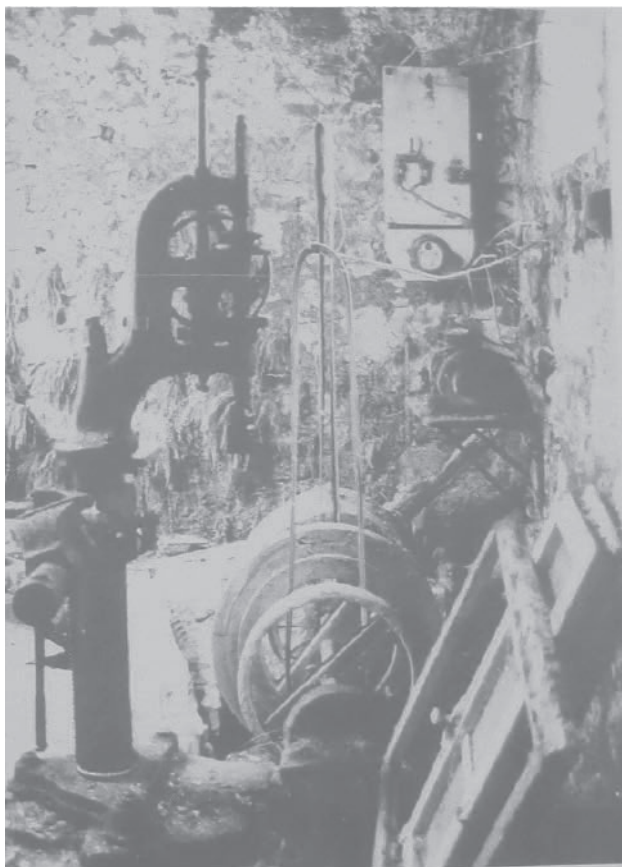


Fig. 12. Una immagine di una delle antiche ferriere dei Barsi a Palagnana, quella in cui aveva lavorato per molti anni Alemanno Barsi. La ferriera non è più attiva e molte delle sue attrezzature sono ora in condizioni di grave degrado.

L'inizio della storia ha un carattere quasi fiabesco. Siamo negli anni '70 dell'800. Alemanno Barsi, fabbro a Palagnana, è un giovane ben prestante. Di lui si invaghisce una ragazza del luogo, una pastora,



minuta e forse non particolarmente bella, Clorinda Bianchini, che ha però una “dote” molto importante, nel senso più letterale della parola.



Fig. 13. Due foto che ritraggono in età avanzata Alemanno Barsi e Clorinda Bianchini, i due coniugi di Palagnana il cui matrimonio rappresenta in qualche modo l’antefatto della storia del “Pallone frenato” del Matanna.

E cioè un barile pieno di marenghi d’oro – è Giuseppe Barsi la fonte di questa informazione tramandata in famiglia – accumulati dal padre della ragazza che era emigrato in America. Ogni volta che ritornava al paese il padre di Clorinda tesaurozzava i risparmi accumulati con il suo lavoro, acquistando marenghi d’oro francesi. Sappiamo che ogni marengo pesa 6,45 grammi ed era (ed è) fatto di oro fino, ma ignoriamo quanti ce ne fossero nel barile della donna sposata da Alemanno; dovevano essere però molti perché a un certo punto questa ricchezza permette ad Alemanno di abbandonare il mestiere che i Barsi si tra-

mandavano da secoli (e che altri membri della famiglia – come sappiamo – continuano tuttora) e concepire nuove e più ambiziose imprese.

La svolta non avviene subito. Per circa una decina d'anni dopo il matrimonio con Clorinda e la nascita dell'unico figlio della coppia, Daniele, avvenuta nel 1873, Alemanno continua a lavorare nella ferriera di Palagnana, anche per aiutare la famiglia di suo fratello maggiore Vincenzo (il bisnonno del nostro Giuseppe, nato nel 1836), che è malato e ha nove figli, tra cui tre maschi, Giuseppe, Jacopo e Antonio, ancora troppo giovani per continuare l'antico mestiere di famiglia.

Vincenzo, detto Barbarossa per la lunghissima barba rossiccia che durante il lavoro tiene nascosta dentro il grosso grembiule



Fig. 14. Le case dei Barsi, nella località “La Bruciata” di Palagnana. La prima sulla destra era l’abitazione di Vincenzo Barsi, il maggiore dei due figli maschi di Giovanni Antonio Barsi.

da fabbro per evitare che prenda fuoco, è un personaggio importante per la nostra storia. Uomo intelligente e relativamente colto, è uno dei pochi in paese, oltre al parroco, a saper scrivere (le lettere pervenute fino a noi testimoniano in effetti una sua discreta padronanza della lingua). Presto intuisce i vantaggi che possono derivare ai Barsi dal passaggio di alpinisti ed escursionisti in transito ogni giorno più numerosi per la piccola e ridente valle, bagnata dalle acque impetuose della Turrite Cava, dove sono situate, oltre alla ferriere, anche le case della famiglia.

Sono quelli gli anni in cui questi luoghi, prima praticamente ignorati dagli amanti della montagna, vengono scoperti e frequentati anche da personaggi molto importanti dell'alpinismo italiano e internazionale, come l'ingegnere milanese trapiantato in Toscana (tra Lucca e Pisa), Aristide Bruni, e l'aristocratico inglese Richard Henry Budden (denominato l'Apostolo dell'Alpinismo per la sua infaticabile attività di promozione dell'alpinismo e delle villeggiature in montagna). È in particolare Bruni, socio (come Budden) di varie sezioni del CAI, e anche del Club Alpino Svizzero, tra i primi ad apprezzare il fascino di questa zona delle Apuane, affacciata naturalmente verso la valle del Serchio, a cui si dirigono le acque della Turrite Cava, ma prossima alla costa versiliese che domina con i picchi del Monte Matanna, del Monte Nona, del Pignone, e di altre vette minori.



Fig. 15. Il ponticello sulla Turrite Cava, in località “La Bruciata” di Palagnana, dove vivevano i Barsi e dove erano situate le due antiche ferriere di famiglia che utilizzavano le acque del torrente come energia per azionare alcuni degli utensili dell’officina, e in particolare il grosso maglio meccanico.



Fig. 16. Una veduta ottocentesca di una delle due ferriere dei Barsi a Palagnana in cui si vede in azione il maglio meccanico azionato dalla forza delle acque della Turrite Cava. Il maglio permetteva di lavorare blocchi di metallo di grandi dimensioni e rendeva quindi possibile la produzione di attrezzi agricoli come vanghe, zappe, aratri, che rappresentavano una delle principali attività dei Barsi.

Tra questi una delle perle delle Apuane, il torrione del Procinto, che sovrasta Pomezzana e Stazzema, sul versante occidentale della ca-

tena montuosa. Sarà Bruni il primo a effettuare nel novembre 1879 una scalata documentata della vetta del Procinto (in compagnia dell'amico Cesare Dinelli, e di tre guide della zona, Angelo Bertozzi ed Efisio e Giuseppe Vangelisti: a Bruni sarà poi dedicata la via ferrata costruita nel 1893 per raggiungere la vetta di questo monte).

Per gli escursionisti che cominciano a salire sempre più numerosi verso queste cime e hanno bisogno di luoghi di ristoro e di tappa, Vincenzo e sua moglie, Pasqua Graziani, organizzano una botteghina, un "Bazaar della Montagna" presso il quale, oltre a sostare e a ripararsi, si può bere un bicchiere di latte o di vino, acquistare pane, burro, formaggio e altri prodotti della montagna.

Su richiesta del CAI, che intende sviluppare una rete di postazioni per la rilevazione meteorologica, e specialmente per iniziativa di Bru-



Fig. 17. Un particolare della facciata della casa di Vincenzo Barsi in località "La Bruciata" di Palagnana, dove si riconosce la scritta, molto sbiadita "BAZZAR DELLA MONTAGNA". La luminosità e il contrasto dell'immagine sono stati regolati per permetterne la lettura.

o meno mensile i dati raccolti, al suo corrispondente, Andrea Juon, il primo direttore della Biblioteca Alpina di Lucca.

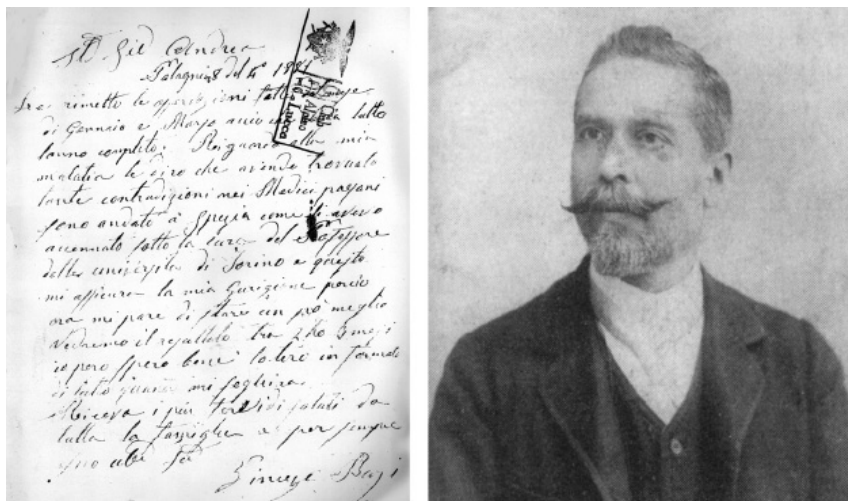


Fig. 18. Una lettera spedita l'8 aprile del 1881 da Vincenzo Barsi a Andrea Juon, proprietario del Caffè Elvetico di Lucca, e primo direttore della Biblioteca Alpina della città. Nella lettera che accompagna la trasmissione dei dati meteorologici dei mesi da gennaio a marzo dell'anno, registrati nella stazione di Palagnana, Vincenzo parla del suo stato di salute precaria, ma anche della speranza di guarigione sorta in lui dopo la visita da un professore dell'Università di Torino a cui si è sottoposto a La Spezia (per gentile concessione del CAI di Lucca, ©)

ni, Vincenzo accetta (in collaborazione con il fratello Alemanno) di far collocare nella sua casa un impianto di rilevazione termo-pluviometrico e si impegna a comunicare, con cadenza più o meno mensile i dati i dati raccolti, al suo corrispondente, Andrea Juon, il primo direttore della Biblioteca Alpina di Lucca.

I primi strumenti vengono consegnati nel novembre 1880 e la stazione inizia a funzionare nel mese successivo. Nell'archivio del CAI di Lucca sono conservate numerose lettere di Vincenzo a Juon, soprattutto del 1881, in cui - oltre a inviare i dati e a discutere di problemi

connessi al servizio meteorologico - Vincenzo parla anche di problemi personali, evidentemente perché tra i due si era venuta a stabilire una certa familiarità.

Fig. 19. Una veduta delle case dei Barsi alla Turrite Cava di Palagnana, con, in lontananza sulla sinistra, oltre la casa che apparteneva a Vincenzo, una delle due conifere rimaste di quelle piantate nei primi anni '80 dell'Ottocento. L'edificio in fondo sulla destra è l'Albergo Basso Matanna, ora non più in attività.



Nel piano di sviluppo alpinistico e ambientale della zona, oltre a installare postazioni meteorologiche e, ovviamente a far sviluppare una rete di sentieri, il CAI portava avanti un progetto di forestazione con l'impianto di alberi di alto fusto, e soprattutto conifere, come abeti, larici, pini silvestri, e – anche – per “alpinizzare” il più possibile le montagne italiane, con l'impianto delle stelle alpine, le *Edelweiss*.

Negli stessi anni in cui viene creata la stazione pluviometrica, nella zona della Ferriera vengono piantati, a cura del CAI, numerose di que-

ste piante, due delle quali, sopravvissute all'inclemenza del tempo e degli uomini, sfrecciano ora verso l'alto, sovrastando la vegetazione e le case circostanti.

Vincenzo muore nel 1883 e la moglie, Pasqua, detta Pasquina, donna molto operosa ed energica (secondo i ricordi di famiglia) si rimbecca le maniche per mantenere la famiglia e far fronte alle difficoltà economiche che si trova ad affrontare, in particolare perché aveva iniziato, mentre il marito era ancora in vita, la costruzione di una casa più ampia da destinare all'abitazione dei numerosi figli e figlie.

Giuseppe Barsi ricorda come la sua bisnonna fosse tra l'altro una brava sarta, e – per racimolare qualche soldo - andasse a lavorare anche dalle suore di Pescaglia, percorrendo ogni volta la distanza di oltre dieci km che separava il convento da casa. Secondo i ricordi di famiglia, nella gestione del ristorante, Pasquina era coadiuvata dalle numerose figlie. Sempre secondo Giuseppe sembra che al ristorante della Ferriera si fermassero a volte a pranzare individui poco raccomandabili, e - in particolare - contrabbandieri. La proprietà dei Barsi alla Turrite Cava si trovava ( e si trova ancora) al confine di tre differenti comuni, Pescaglia, Stazzema e Vergemoli (ora Fabbriche di Vergemoli), e questo lo rendeva un sito battuto da individui ai margini della legge.





Fig. 20. Una foto datata 1888 che documenta la presenza nelle case dei Barsi alla Turrite Cava di Palagnana di un ristorante.

Dal canto suo Alemanno decide di edificare a pochi passi dalla sua casa, un albergo a cui inizialmente dà il nome di Albergo Alpino Matanna. Le disponibilità economiche derivate – secondo le testimonianze giunte fino a noi – soprattutto dai marenghi d’oro della moglie Clorinda, gli permettono di fare le cose alla grande, e l’albergo verrà via via dotato dei più moderni *comforts*, in modo da corrispondere, non solo alle esigenze degli escursionisti di passaggio (che comunque all’epoca appartenevano soprattutto alle classi sociali più elevate: il tempo libero era allora privilegio solo di persone relativamente abbienti), ma anche di attirare i ricchi borghesi e gli aristocratici, sia ita-

liani che stranieri (soprattutto inglesi e tedeschi, che arrivano sempre più numerosi in Toscana).

Non lontano da Palagnana è Bagni di Lucca, luogo termale frequentato soprattutto da turisti inglesi (vi si arriva abbastanza agevolmente in treno), e – meno vicino - ma pur sempre raggiungibile - è il mare, la costa da Viareggio a Forte dei Marmi, che si avvia a divenire una specie di Eden per l'aristocrazia e la borghesia europea. Oltre al mito delle vacanze, e alla passione per l'alpinismo, entrambi in piena esplosione, nella sua intelligenza imprenditoriale Alemanno intuisce che un importante stimolo in grado di attirare i turisti nella piccola valle della Turrite Cava è l'igienismo, un'altra dimensione in piena espansione nella società di fine Ottocento. Come vedremo egli, all'inizio da solo, e coadiuvato poi da suo figlio Daniele e dalla nuora, Maria Rosa Bianucci, insisterà sempre sugli aspetti di "stazione clima-tica" delle strutture ricettive che va creando.

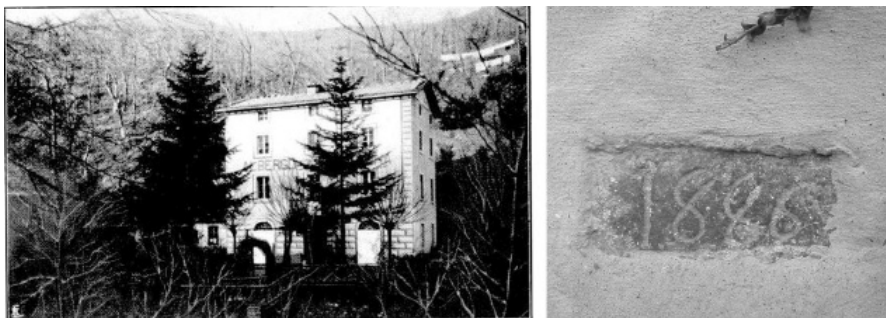


Fig. 21. Una foto del 1910 che ritrae l'Albergo Basso Matanna", il primo degli alberghi costruiti da Alemanno Barsi a Palagnana, con (sulla destra) il dettaglio di un'immagine moderna, in cui si vede la scritta "1886", posta nella parte inferiore dell'edificio, a indicare, in modo evidente, una fase della costruzione.

Sono comunque le iniziative del Club Alpino Italiano (a cui Alemanno si iscrive presto), che si orientano verso questi luoghi specialmente per iniziativa di Aristide Bruni, a creare le basi di uno sviluppo turistico di questi luoghi.

A partire già dal 1881, per iniziativa del CAI vengono progettati e realizzati nella zona alcuni sentieri. Nel 1884 viene costituito un comitato per la progettazione dei sentieri che permettano di raggiungere la vetta del Monte Matanna e il Procinto, e di collegare inoltre tra di loro Stazzema e Palagnana, passando per la il valico detto “Foce delle Porchette”, non lontano da un’altra delle tante meraviglie delle Apuane, il Monte Forato.

Mirando a una clientela esigente (e seguendo anche le linee guida del CAI) Alemanno dota il suo albergo di servizi importanti, come il telefono e il servizio postale, vi fa arrivare ogni giorno i quotidiani, e

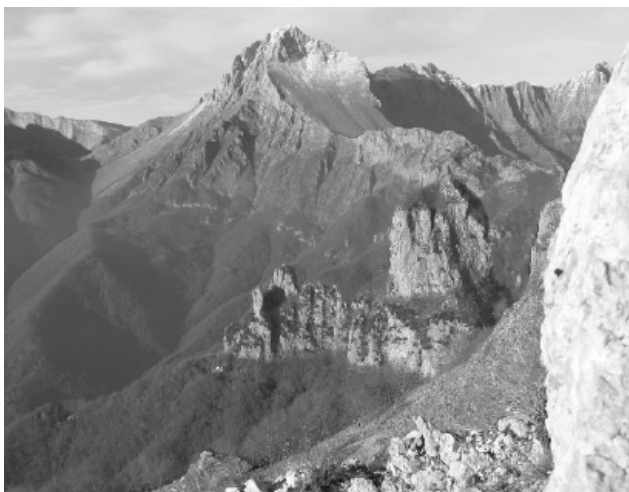


Fig. 22. Una foto moderna con il gruppo del Procinto, e - in secondo piano, - delle Panie, scattata da una cresta minore del Monte Matanna.

– per le situazioni di necessità – assicura la disponibilità di un medico; offre anche la possibilità per i clienti di usufruire di “bagni medicati” secondo le indicazioni dei sanitari. Oltre a continuare il servizio meteorologico, crea addirittura un piccolo teatro, intuendo, nella sua sensibilità di nascente imprenditore, la necessità di trasformare questa ridotta ma sperduta valletta lungo la Turrice Cava in quello che oggi diremmo un piccolo, ma attraente, *resort*. In questo teatrino, oltre a rappresentare commedie e opere della tradizione popolare, si suonava anche la musica e la gente poteva danzare e organizzare varie forme di intrattenimento.

L’iniziativa ha successo, in particolare dopo che Alemanno è affiancato nella gestione dell’albergo dal figlio Daniele, nato nel 1873.

Daniele, che, come vedremo, sarà l’artefice principale dell’iniziativa del pallone, oltre a collaborare con il padre nella gestione dell’albergo, si dedica (in linea con l’antico mestiere dei Barsi di Palagnana) principalmente alla professione di rappresentante di manufatti di ferro. Soprattutto importanti sono gli attrezzi agricoli (come vanghe, zappe, bidenti) prodotti sia dalla ferriera di famiglia che da altre officine della zona, e che vengono venduti in varie regioni d’Italia. Per fabbricare questo tipo di utensili era necessario disporre del grosso maglio azionato dall’energia idraulica dei torrenti, ed è per questo che nella sua carta intestata Daniele segnalava di essere rappresentante di “Ferriere con Magli” (Fig. 23).

Fig. 23. Una cartolina postale che documenta l'attività di rappresentante di manufatti di ferro esercitata per molto tempo da Daniele Barsi.



È forse nei suoi viaggi di rappresentate di commercio che egli incontra, a un certo punto della sua vita, una giovane donna di Montecarlo di Lucca, Maria Rosa Augusta Bianucci, la sesta dei sette figli di Rinaldo, un ricchissimo possidente terriero.

Fig. 24. Una foto dell'inizio del '900 che ritrae Daniele Barsi, unico figlio di Alemanno e di Clorinda Bianchini, che sarà l'ideatore del pallone frenato. La foto, scattata secondo gli schemi della ritrattistica dell'epoca, mostra in modo evidente il cambio della condizione sociale di Daniele: giovane dandy piuttosto che figlio di un fabbro e di una pastora. La foto è stata eseguita da uno studio di Viareggio.





Fig. 25. A sinistra, una foto recente della villa di Montecarlo di Lucca, ora in rovina, appartenente alla famiglia Bianucci in cui è verosimilmente nata, il 9 gennaio 1873, Maria Rosa Augusta Bianucci; e, a destra, un'antica foto di sua madre, Elvira Grossi, moglie di Rinaldo Bianucci.

Daniele e Rosetta, come viene chiamata in famiglia la giovane, si sposano nel 1900. Rosetta, che parla francese e conosce le buone maniere della società elegante dell'epoca, una volta giunta a Palagnana, si occupa dell'arredamento dell'albergo alla Turrite Cava, a cui conferisce una connotazione inglese, probabilmente consona alle colonie di stranieri che soggiornano per molti mesi dell'anno nella vicina Bagni di Lucca e in altri luoghi della Garfagnana.

Fig. 26. Una foto molto antica, e piuttosto sbiadita, che ritrae Rosetta Bianucci, in sella a un asino, nelle proprietà di famiglia a Montecarlo di Lucca



Fig. 27. Maria Rosa Bianucci (Rosetta) e Daniele Barsi in una foto scattata datata 1905, e eseguita da un fotografo di Torino.



Il successo dell'albergo, e la realizzazione di sentieri che permettono di raggiungere la vetta del Matanna, il Procinto e molti altri luoghi suggestivi delle Apuane, avevano spinto, ancor prima del matrimonio di Daniele e Rosetta, a realizzare una nuova struttura ricettiva, con le caratteristiche di un rifugio di Montagna, in prossimità del picco del monte, a circa 1100 metri di quota, nella zona denominata Pian d'Orsina, a breve distanza dal picco del Monte Matanna.



Fig. 28. A sinistra: copertina di un opuscolo pubblicitario degli alberghi dei Barsi; l'immagine principale raffigura in forma stilizzata l'Alto Matanna e disegna anche il profilo del Monte Forato, che però – nella realtà – risulterebbe del tutto invisibile in una veduta da questa angolatura. Si notino, a destra in primo piano nella parte alta dell'immagine, le *Edelweiss* che il CAI stava cercando di acclimatare in questa zona.

La località aveva (e ha) le caratteristiche di un alpeggio pianeggiante, con un piccolo laghetto, detto il Bozzone, ed è molto vicina al Col delle Prata, il crinale che separa la valle della Turrite dalla Versilia. La struttura, che venne inaugurata sotto l'egida del CAI, in presenza di Budden e Bruni, ebbe all'inizio le caratteristiche di un modesto rifugio di montagna, come lo definisce, in una corrispondenza datata 1894,



il *Bulletin du Club Alpin Français*, “con solo quattro stanze da letto”. Diviene rapidamente, come lo stesso *Bulletin* preconizzava, un “centro di escursioni di vario tipo, per la sua posizione in prossimità della Pania della Croce, del Monte Nona, del Matanna, come pure del Procinto, un monte sul quale si trova un vero e proprio giardino botanico naturale”.

Fig. 29. Una foto che ritrae un allegro gruppo di gitanti nella zona del rifugio dei Barsi a Pian d'Orsina. La foto è stata scattata nel giugno 1893, nel corso di una escursione al Procinto. Nel retro della foto i ringraziamenti della famiglia Valente “al solerte albergatore degli Alpini, Alemanno Barsi”.



Di qui anche una clientela poco abituata a faticose ascensioni per i ripidi sentieri di montagna, può godere, dopo una breve e comoda passeggiata, la vista di panorami straordinari, in cui, ai prati, alle pendici e alle vette dei monti (Matanna, Prana e Piglione quelli che si offrono più vicini allo sguardo), si aggiungono il mare della Versilia e, in al-

cuni punti, il lago di Massaciuccoli, il suggestivo specchio d'acqua dolce tra monti e mare che, proprio a un certo momento della storia che stiamo narrando, diventerà il *buen retiro* in cui Giacomo Puccini comporrà alcune delle sue opere più famose (tra cui *Madame Butterfly*, di cui una celebre aria si dice che sia stata suggerita al grande musicista dal sussurro del vento sulla superficie del lago).<sup>2</sup>

Questo rifugio dei Barsi a Pian d'Orsina ha rapidamente successo. Vi sono foto di fine Ottocento che documentano la presenza di escursionisti di varie sezioni del CAI, oltre che di gruppi familiari e di altri tipi di comitive. Il successo spinge Alemanno a ingrandire il "modesto rifugio" trasformandolo in un vero albergo che alla fine avrà circa 30 camere e servizi di ottimo livello, tali da assumere le caratteristiche di una vera "stazione climatica" e non soltanto di un posto di tappa per gitanti della domenica.

La nuova struttura che prende il nome di "Albergo Alto Matanna", (mentre l'antico albergo di Palagnana è intanto stato ridenominato "Basso Matanna") rappresenta un richiamo notevole per i turisti, per la bellezza dei luoghi, la temperatura mite in estate, la vicinanza del laghetto, la natura incontaminata, la possibilità di escursioni ai monti e ad altre località di interesse della zona. Diventa anche un luogo di soggiorni relativamente prolungati per famiglie.

---

<sup>2</sup> Il nonno del musicista, Giacomo anch'egli di nome, era nato a Celle di Pescaglia (ora Celle Puccini), non lontano da Palagnana.



Fig. 30. Foto di gruppo dinanzi all'albergo Alto Matanna.



Fig. 31. Gruppi familiari in vacanza all'Alto Matanna.

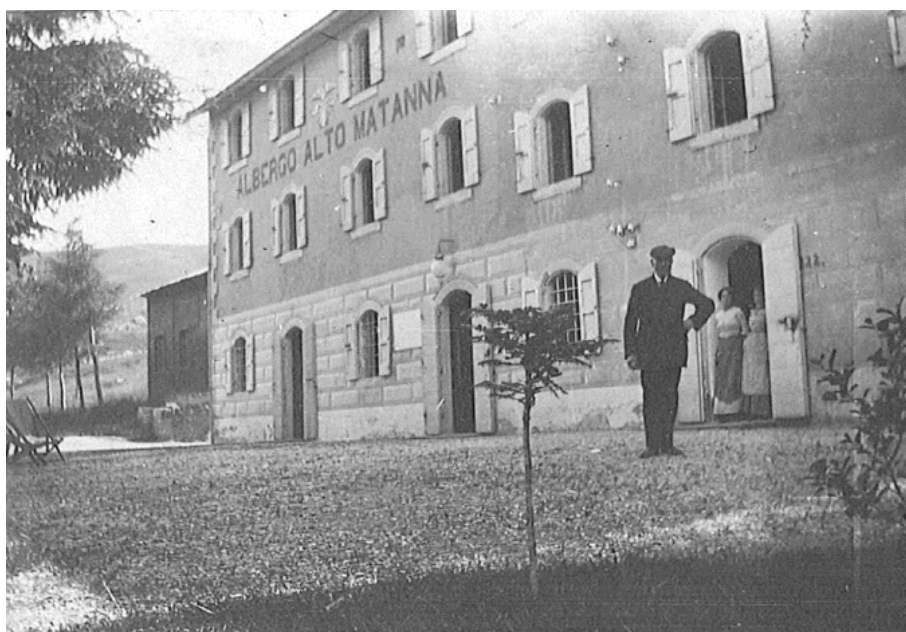


Fig. 32. Una foto d'epoca con l'Albergo Alto Matanna al Pian d'Orsina di Palagnana, con – in primo piano – Alemanno Barsi.

La vicinanza, anche visiva, della Versilia, e l'esplosione del turismo nella zona, con molti "forestieri", solleticano l'inventiva imprenditoriale dei Barsi. Sul litorale tirrenico sono arrivati i Siemens, grandi industriali, i quali, proprio a cavallo del secolo, hanno costruito a Forte dei Marmi una sontuosa villa; e sempre a Forte dei Marmi la poetessa bavarese Isolde Kurz, giunta in Italia con suo fratello Edgar, si installa in una casa più modesta, ai margini della pineta, in un terreno che si sforza di rendere fecondo e che diventerà nel tempo polo di attrazione per l'intelligenza dell'epoca. La frequenteranno tra gli altri il connazionale Adolf Hildebrand, scultore di tendenze neoclassiche, e il pittore svizzero Arnold Böcklin, e molti intellettuali e artisti, attirati

dal mare, dalle spiagge e dall'aspetto ancora selvaggio dei luoghi, anche sull'onda dell'igienismo naturalistico propagandato da Carlo Vanzetti, medico di origini venete trapiantato a Firenze, e amico di Edgar Kurz.

Sulle coste versiliesi sono arrivati ovviamente – e in gran numero – anche gli italiani, e tra questi in particolare Gabriele D'Annunzio, il quale, installatosi inizialmente sul litorale pisano al tempo degli amori con la Duse, si spinge poi verso nord dove frequenta – insieme alla sua nuova fiamma, la marchesa De Rudinì – la residenza dei Ginori (“La Versiliana”).

Come ci ha acutamente ricordato un autentico versiliese, il grande intellettuale camaiorese Cesare Garboli, D'Annunzio si fa propagandista con le poesie che scrive in quel periodo – e in particolare con l'*Alcyone* – della Versilia come mito balneare e turistico-borghese, secondo un *cliché* che sopravvive ai giorni nostri a dispetto delle epocali mutazioni di tempi e luoghi.

Particolarmente attiva nell'intercettare il turismo nazionale e internazionale, attirato dalla costa tirrenica prospiciente le Apuane, è Viareggio (capitale abusiva della Versilia come Garboli la definisce) che in quel periodo conosceva il grande sviluppo edilizio che l'avrebbe trasformata rapidamente in una sorta di Marienbad toscana, con la costruzione, oltre che di eleganti stabilimenti balneari, di palazzi e ville liberty, alberghi, luoghi di intrattenimento di vario tipo (tra questi il *Kursaal* i cui lavori sono in pieno fervore nel 1910 – l'anno cruciale di

questa storia – una struttura che anche nel nome esibiva la sua predilezione per la ricca e raffinata clientela straniera).<sup>3</sup> Come avremo poi modo di dire, nel 1909 a Viareggio verrà istituita (proprio per iniziativa dei Barsi) la sezione locale dell'Associazione Nazionale Italiana per il Movimento dei Forestieri, una organizzazione molto attiva nel promuovere il turismo locale.

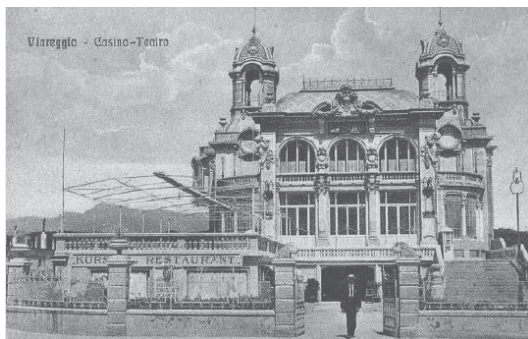


Fig. 33. Una cartolina d'epoca con il *Kursaal* di Viareggio, che era in fase di costruzione nell'anno in cui fu realizzato il pallone frenato del Matanna, e che sarà inaugurato nel 1913.



Fig. 34. Un disegno con il *Kursaal* di Viareggio, in fase di costruzione, vista dalla spiaggia in un disegno del 1911 pubblicato nella rivista *Il Mare*.

---

<sup>3</sup> Il *Kursaal* sarà poi inaugurato nel luglio del 1911.

Fig. 35. Una foto spedita nel 1907 a “Rosina Barsi, Piazza Pacini 16, Viareggio”, che attesta la frequentazione della città balneare da parte dei Barsi già prima dell’inizio dell’avventura del pallone.



Frequentatori di Viareggio per la villeggiatura e spettatori attenti dell’esplosione del turismo in Versilia all’inizio del nuovo secolo, i Barsi rimirano, dal Colle delle Prata, in prossimità del loro rifugio-albergo, la costa tirrenica distante solo pochi chilometri, sapendola affollata di gente ricca e raffinata (e dunque clientela potenziale, e alta-

mente desiderabile per le loro due “stazioni climatiche” di montagna), il Basso e l’Alto Matanna, ma sono costretti a scontrarsi con una dura realtà. Per arrivare a Palagnana da Viareggio o da Camaiore per strade transitabili con il calesse o con l’automobile (il “nuovo Pegaso” di cui proprio nel 1908 Marinetti, il vate del futurismo, “avido di prede siderali” urlava le sovrumane doti che gli permettevano di volare “sull’inebriante fiume degli astri”) bisogna viaggiare per strade carrozzabili per oltre 30 chilometri, a cui si aggiunge poi – nel caso dell’Alto Matanna – almeno all’inizio di questa storia, un tratto abbastanza lungo da percorrere necessariamente in sella a una cavalcatura o a piedi, quello che da Pescaglia conduce alla Turrite di Cava.

Da Camaiore l’Alto Matanna era raggiungibile per mulattiere e sentieri con un cammino più breve, ma molto faticoso, e a tratti anche pericoloso, che richiedeva almeno quattro ore. Difficoltà queste tali da scoraggiare molti dei potenziali clienti.

Eppure, si saranno detti più volte Alemanno e Daniele – e magari l’avrà pensato anche Rosetta – la costa affollata di turisti è tanto vicina... “se solo si potesse volare”.

L’idea, che supponiamo tanto martellante quanto utopica nell’immaginazione dei Barsi – del volo che porta alla montagna frotte di turisti – prende all’improvviso una direzione inaspettatamente realistica. Daniele, per la sua attività principale, quella di rappresentante di utensili in ferro, è abituato a viaggiare. È lui – secondo i ricordi tramandati in famiglia – ad avere l’idea dell’ascensione in pal-



lone aerostatico. L'idea – ci dice Giuseppe – nacque durante un viaggio a Milano. È lì che Daniele ebbe modo di assistere al volo di una mongolfiera e questo fece scattare improvvisamente la scintilla. Non conosciamo la data di questo “provvidenziale” viaggio di Daniele, ma sappiamo che quelli erano tempi di grande interesse per il volo aerostatico. Nel 1900 sul lago di Costanza si era librato in volo, sebbene per breve tempo, il primo dirigibile della storia, l'*LZ 1*, progettato dal nobile tedesco Ferdinand von Zeppelin, e nel 1909, il modello più evoluto della stessa “aero-nave” (*Luftschiff*), l'*LZ 6*, era stato utilizzato per il trasporto commerciale di passeggeri dalla prima compagnia aerea della storia, la *Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft* (DELAG).

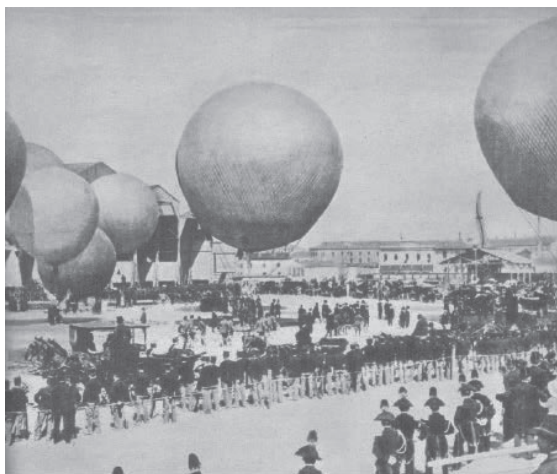


Fig. 36. Il “Parco Aerostatico” della “Esposizione Internazionale di Milano” del 1906.

Anche in Italia c'era un grande interesse per il volo aerostatico. Nel 1906 si era tenuta a Milano una "Esposizione internazionale" dedicata al tema dei trasporti, in corrispondenza con l'inaugurazione del traforo del Sempione, avvenuta proprio l'anno prima. Uno dei padiglioni di maggior successo fu quello dedicato al trasporto aereo, che rappresentò una delle prime esposizioni con questo soggetto. Oltre ad ammirare dirigibili e palloni aerostatici, i visitatori che accorrevano in gran numero nella città lombarda ebbero modo di assistere a numerose gare di volo aerostatico che si tennero nell'occasione, o almeno di esserne informati. Tra queste in particolare quella di lunga distanza con sorvolo delle Alpi, che (immaginando la presenza a Milano anche di Daniele Barsi) forse agì più d'ogni altra da potente catalizzatore per l'idea che doveva condurre alla realizzazione del pallone frenato del Matanna.

Il binomio pallone-montagna fu in particolare al centro della giornata conclusiva dell'esposizione milanese, l'undici di novembre, in cui Celestino Usuelli e Carlo Crespi compirono la prima traversata delle Alpi da oriente a occidente a bordo del pallone "Città di Milano". Decollati dall'Arena di Milano sorvolarono il Monte Bianco raggiungendo, dopo quattro ore di un volo difficile (con ascensione massima a 6000 metri e rigidissime temperature in quota che misero a rischio la sopravvivenza del Crespi), Aix-les-Bains in Francia e si aggiudicarono così il premio messo in palio dalla regina Margherita, patrocinatrice della competizione.

Il successo dell'esposizione milanese ebbe delle sequele importanti anche in Versilia, e in particolare a Viareggio. Nel 1908 infatti il Comune della città versiliese organizzò un'esposizione locale, denominata "Esposizione Universale Estiva", che ebbe un notevole successo e servì a promuovere le vocazioni turistiche della città. Interessante per la storia che stiamo narrando è il fatto che l'esposizione viareggina fu allestita nei nuovi sontuosi locali dell'antico stabilimento balneare Nettuno, recentemente rinnovato dal nuovo proprietario Attilio Brovelli. Questi locali erano in effetti un riadattamento della grandiosa galleria di accesso in Piazza D'Armi, progettato dallo studio degli ingegneri Carlo Bianchi, Francesco Magnani e Mario Rondoni.

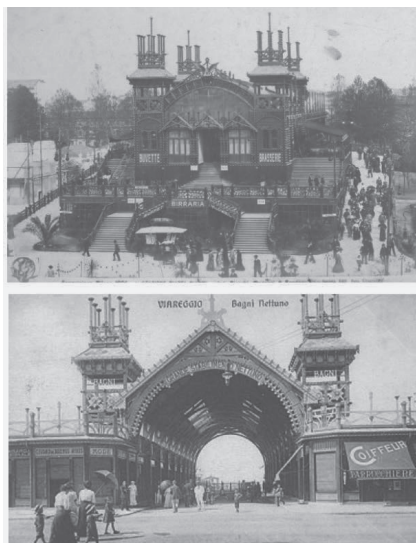


Fig. 37. In alto il padiglione della stazione di arrivo dell'Esposizione Universale del 1906, in Piazza d'Armi a Milano, e – in basso – il riadattamento del padiglione per la galleria di ingresso del Bagno Nettuno di Viareggio.

Negli anni successivi all'esposizione del 1906 la capitale lombarda divenne il centro propulsore dell'industria aerostatica italiana, grazie soprattutto all'iniziativa dell'ingegnere milanese Enrico Forlanini (fratello di Carlo, l'inventore della tecnica del pneumotorace per la cura della tubercolosi polmonare) e del pilota dell'aeronautica militare Romeo Frassinetti. Proprio nel 1909, l'anno che precede l'installazione del pallone frenato in Versilia, Forlanini, il quale aveva creato la prima industria aeronautica privata del nostro Paese (la "Società Anonima Leonardo da Vinci"), costruì un dirigibile che si rivelò abbastanza affidabile permettendogli di sorvolare in varie occasioni i cieli della Lombardia.



Fig. 38. Una illustrazione dell'epoca che raffigura il dirigibile F.1 costruito da Enrico Forlanini mentre sorvola il cielo di Milano.

Fig. 39. Romeo Frassinetti (1860-1936), ufficiale dell'Aeronautica e costruttore di aerostati, che realizzò e collaudò il pallone utilizzato nell'impianto del Matanna.



Dal canto suo il capitano Frassinetti, che avrà – come vedremo – un ruolo di primo piano nella vicenda del pallone dei Barsi, era da tempo interessato al problema della navigazione con palloni e dirigibili. Originario di Parma, aveva costruito nel 1904 a Milano, nei giardini del velodromo di Via Vivaio (il “Veloce Club”) il primo aerodromo civile, dotato di impianti anche per le ascensioni in pallone, e, l’anno seguente, aveva creato la sezione milanese della “Società Aeronautica Italiana”. A un certo punto l’interesse per il volo aerostatico diventò per lui così dominante da indurlo a mettersi in aspettativa dall’Aeronautica militare per dedicarsi a tempo pieno alle costruzioni e agli impianti aeronautici. Creò allora, nel 1908, alla periferia di Milano, in località Villapizzone, uno stabilimento per la produzione di palloni a cui diede il nome di “Fabbrica Italiana Aerostati Milano” (FIAM), con annesso un aerodromo che occupava un’ampia superficie di circa 30000 metri quadrati.

È quasi certamente dallo stabilimento della FIAM che uscirà nel 1910 il “pallone frenato” della nostra storia.

Prima di proseguire col nostro racconto, è necessario parlare di uno degli elementi che quasi certamente contribuirono alla rivoluzionaria idea dei Barsi, cioè del pallone come mezzo di trasporto in montagna sulla base di un tipo di volo “frenato” o “guidato”, in cui la traiettoria dell’aeromobile non è scelta dal pilota, ma imposta dal cavo d’acciaio che fa da guida. Dobbiamo considerare che, all’epoca, i cosiddetti “palloni frenati” erano molto comuni, anche se il loro uso era del tutto diverso da quello che è alla base del pallone del Matanna. Con questa espressione (o con quella francese di *ballons captifs*) si indicavano infatti i palloni che salivano verticalmente fino ad altezze relativamente piccole, rimanendo ancorati al suolo da apposite funi o cavi. Venivano utilizzati essenzialmente per due scopi: come motivo di attrazione in manifestazioni pubblicitarie e nelle occasioni di eventi destinati al grande pubblico, e in particolare fiere, inaugurazioni, e nei parchi di divertimento; oppure per motivi militari, specialmente – ma non solo – per poter osservare dall’alto le linee nemiche e fornire agli artiglieri le coordinate di tiro (per questo impiego erano conosciuti soprattutto con il termine tedesco di *Drachensballon*, a causa del largo uso che ne facevano le armate germaniche). Pochi anni dopo l’avventura del nostro pallone del Matanna, il pallone frenato per scopi militari troverà posto in una pagina delle “parole in libertà” di *Zang Tumb Tumb*, l’opera graficamente - oltre

che letterariamente - futurista che Marinetti dedicherà alla battaglia di Adrianopoli, combattuta durante la guerra turco-bulgara.



Fig. 40. La pagina con il “ PALLONE TURCO FRENATO” di *Zang Tumb Tumb* di Filippo Tommaso Marinetti e (a destra) la copertina dell’opera.

Nel senso proprio di pallone guidato da un cavo, secondo un percorso ascensionale prefissato, il pallone del Matanna rappresentò invece una novità quasi assoluta, almeno come impianto effettivamente realizzato, a dispetto del fatto che progetti del genere fossero stati concepiti addirittura nella seconda parte dell’Ottocento.

Tornando al nostro pallone e al suo costruttore, Romeo Frassinetti, di lui sappiamo di certo che fu il pilota delle prime ascensioni del pallone del Matanna, tra cui quella narrata nel numero del 15 dicembre 1910, nella rivista *Ars et Labor*, dal giornalista e fotografo, Carlo

Marsili, che è la fonte principale di materiale illustrativo per la storia del pallone.

*I voli del pallone nella cronaca di Carlo Marsili*

Sulla scorta di questo articolo, ci familiarizzeremo ora con l'impianto del pallone e, proveremo anche, trascinati dalla retorica dannunziano-futurista del suo autore, l'ebbrezza di un volo sul nuovo e rivoluzionario mezzo di trasporto.

Nell'articolo Marsili riporta dalla viva voce di Frassinetti alcuni dettagli tecnici sull'impianto e sul pallone. Il capitano dice che l'ascensione del pallone avviene per la sola azione dell'idrogeno che riempie il globo di stoffa (1000 metri cubi di gas) e non è dovuta quindi ad alcun motore (in questo – egli nota – questo pallone si differenzia da un altro analogo messo a punto a Grenoble, in cui l'energia per l'ascensione è fornita da un motore e la spinta del gas serve solo a controbilanciare in parte il carico trasportato).<sup>4</sup>

E aggiunge:

Questo globo – che ha il diametro di 12 metri e mezzo<sup>5</sup> di diametro – è tenuto da quattro carruole in bronzo, che scorrono su un cavo del diametro di 27 millimetri. Il

---

<sup>4</sup> L'idrogeno era prodotto nell'impianto della stazione inferiore mediante un "gasogeno", probabilmente del tipo costruito da Frassinetti stesso specificamente per uso in montagna (e basato sulla produzione chimica del gas ottenuta mediante la reazione tra un metallo e un acido). Nel caso dell'impianto dei Barsi veniva utilizzato ferro triturato e acido solforico, come sappiamo da articoli dell'epoca e anche dalla testimonianza rilasciata nel 1980 dal guardiano dell'hangar (vedi più sotto).

<sup>5</sup> Sulla base di queste dimensioni, approssimando la forma del pallone a una sfera perfetta, si può calcolare un volume del globo di circa 165 metri cubi. Poiché il volume del gas usato per riempirlo è – come prima aveva detto Frassinetti – di 1000 metri cubi, è evidente che il gas era sotto pressione.



cavo ha la lunghezza di oltre 800 metri e la resistenza di 52 tonnellate per ogni millimetro. Immagini la tensione che esercita questo filo: in basso è tirato da un peso di 3 tonnellate, calato in un pozzo: in alto è teso da un cavalletto di ferro con un contrappeso di nove tonnellate. Sotto il carrello è sospesa, con un sistema di corde, la navicella di vimini, che può contenere fino a 6 persone compreso il pilota. Vi sono tre freni: due a mano a leva di secondo grado, e uno automatico che è tenuto aperto dal pallone stesso e funziona solo nel caso venisse a mancare il potere ascensionale, nel qual caso il pallone si chiude e il pallone si ferma istantaneamente.

A proposito di questo freno automatico, Frassinetti dice poi, con una punta d'orgoglio:

L'idea di un tal sistema è mia: tre anni or sono ne feci esperienza al Mottarone e con ottimi risultati. Oggi l'abbiamo applicato quassù e con eguale riuscita, grazie all'iniziativa intelligente e operosa del cav. Barsi.<sup>6</sup>



Fig. 41. Romeo Frassinetti nei pressi dell'hangar del pallone, e – a destra – il pallone in volo verso il monte. Sulla destra del pallone, appena visibili, una serie di pali che salgono verso il monte. Come poi diremo, sono i pali del telefono installato dai Barsi per mettere in comunicazione i loro alberghi, con le stazioni del pallone, e con la sede della loro società a Viareggio.

---

<sup>6</sup> Secondo le indicazioni che ho avuto da Daniele Zenari, nipote di Daniele Barsi, il nonno sarebbe in effetti nominato cavaliere solo nel 1918.

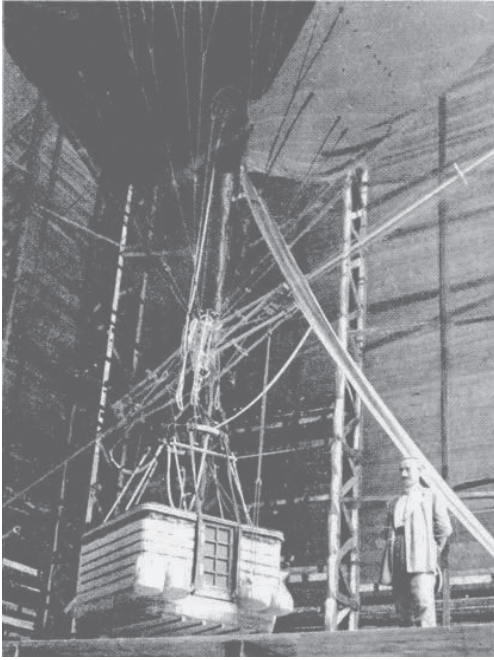


Fig. 42. Il pallone in assetto di volo nella stazione inferiore, con accanto il “Cav. Barsi”, e cioè Daniele Barsi, in una delle immagini dell’articolo di Carlo Marsili.

Nell’articolo di Marsili, si interrompono qui le spiegazioni tecniche di Frassinetti, perché il capitano si appresta a salire sul pallone per fare da pilota all’ascensione che sta per iniziare, e che il giornalista ci descriverà con una certa retorica adatta alla circostanza e al gusto dei suoi lettori, con ampie citazioni dall’*Alcyone* dannunziano, a sottolineare le straordinarie sensazioni che all’arrivo prendono i navigatori aerostatici alla vista di “una delle più incantevoli vedute” e di un “panorama senza confine”, con, da un lato, “Pisa, Livorno, Viareggio”, dall’altro “Lucca – chiusa nell’oscuro anello dei suoi bastioni”, e poi – tutt’attorno – “il cerchio delle Apuane [che] si snoda e si perde fondendo il suo colore con quello del cielo”.<sup>7</sup>

Fig. 43. Una immagine dell'ascensione in pallone pubblicata nell'articolo di Carlo Marsili. In questo caso, oltre al pilota, sono trasportati nella navicella, solo due persone, tra cui una giovane donna con un ampio cappello bianco.



Prima di librarsi nelle citazioni del vate della Versilia, non manca però Marsili di sottolineare la perfezione di funzionamento del pallone nella sua ascesa verso le propaggini del Matanna:

Non una scossa, non un ondeggiamento, non una diminuzione di velocità: par d'essere sospesi nell'aria.

---

<sup>7</sup> Scrivendo queste parole Marsili si è forse fatto trasportare dalla sua fervida dannunziana fantasia, soprattutto perché dal Col delle Prata non è assolutamente visibile Lucca, e tanto meno le sue torri.

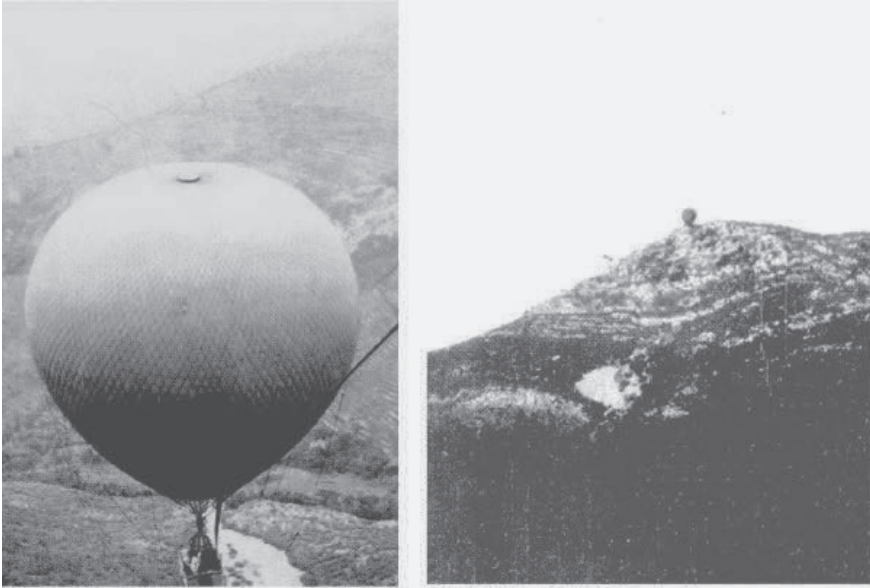


Fig. 44. Due altre immagini dall'articolo del Marsili. A sinistra il pallone in volo, ormai prossimo alla sommità degli Erti (con gli stessi viaggiatori della foto precedente) e, a destra, in fase d'atterraggio alla stazione superiore.

Da un articolo pubblicato nel numero del 29 agosto del 1910 sul *Corriere della Sera*, e relativo al volo inaugurale del pallone effettuato il giorno prima (domenica 28 agosto),<sup>8</sup> apprendiamo un dettaglio tecnico che, a prima vista, sembra andare contro quanto Frassinetti dice a proposito dell'assenza di motore nel pallone del Matanna: "Per dare la spinta ascensionale al momento della partenza è applicato alla navicella un motore di 12 H.P che mette in azione un'elica.". Questa apparente discrepanza è forse spiegabile sulla base del fatto che Frassinetti intendeva certo sottolineare la pura natura

---

<sup>8</sup> Questo articolo verrà ripreso sul numero del 15 dicembre 1910 della *Domenica del Corriere*.

aerostatica della spinta ascensionale del pallone, a fronte del fatto che l'azione del motore alla partenza aveva un significato accessorio, permettendo di fornire alla navicella l'abbrivio necessario per uscire dall'hangar. Il motore per l'avvio era a benzina, almeno secondo la testimonianza del guardiano dell'hangar.



Fig. 45. Una fase del trasporto della bobina del cavo metallico utilizzato per guidare e frenare il pallone nel corso della sua ascensione, in un'immagine tratta dall'articolo di Carlo Marsili. Nell'immagine si vede il particolare mezzo di trasporto ("un carro matto") che venne utilizzato tra Pescaglia e Pascoso. In seguito esso fu sciolto e portato a braccia da oltre 100 uomini.

Del cavo di acciaio sappiamo, dai ricordi della famiglia Barsi giunti fino a Giuseppe (ampiamente confermati dalle cronache dei giornali dell'epoca), che esso fu portato inizialmente alla stazione di arrivo (si-

tuata – come avremo modo di dire – su uno sperone roccioso del Colle delle Prata, partendo da Pescaglia, una cittadina situata sul versante nord-orientale delle Apuane, grazie all’opera di oltre cento operai.

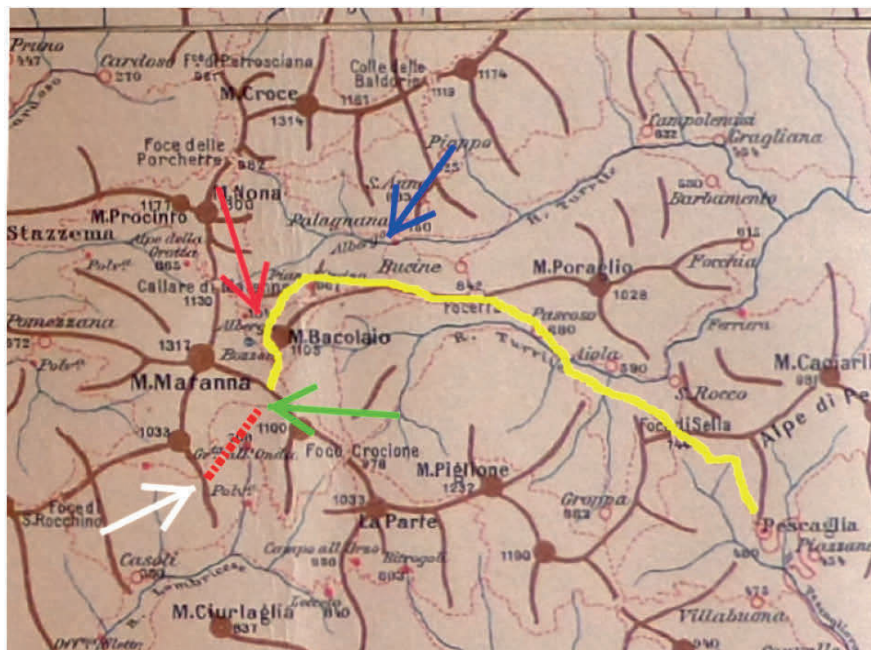


Fig. 46. Il probabile percorso del cavo, da Pescaglia al Colle delle Prata, in una mappa dell’epoca. In questa mappa (con - segnati in marrone scuro - i principali sentieri escursionistici della zona) sono indicati con frecce colorate rispettivamente: il luogo dove erano situati l’albergo Basso Matanna e la Ferriera dei Barsi (in blu), quello in cui era situato l’albergo Alto Matanna (in rosso), e le stazioni del pallone, superiore (in verde) e inferiore (in bianco). Il percorso del cavo è marcato dalla linea gialla. Da Pescaglia a Pascoso il cavo fu trasportato, avvolto in bobina, su di un “carro matto”; fu quindi svolto e portato a braccia da molti operai fino al Pian d’Orsina, là dov’era situato l’Alto Matanna. È probabile che di qui al Colle delle Prata fosse stato trasportato (non sappiamo se a mano o con una carro) utilizzando la strada rotabile fatta costruire dai Barsi per collegare l’albergo fino alla stazione di arrivo del Pallone. Il percorso è stato tracciato sulla base delle antiche mulattiere e della testimonianza di un abitante di Pascoso, Daniele Fiori.

L'operazione dovette richiedere un tempo notevole perché, per assistere gli operai, venne istituito un servizio di ristoro con un certo numero di donne che portavano bevande e il cibo necessario per nutrire e dissetare la folta schiera dei lavoratori. Tra queste una ragazza di Palagnana, Olga Raffaetà, che aveva all'epoca 14 anni, e che molti anni dopo ne fece il racconto a Giuseppe Barsi.

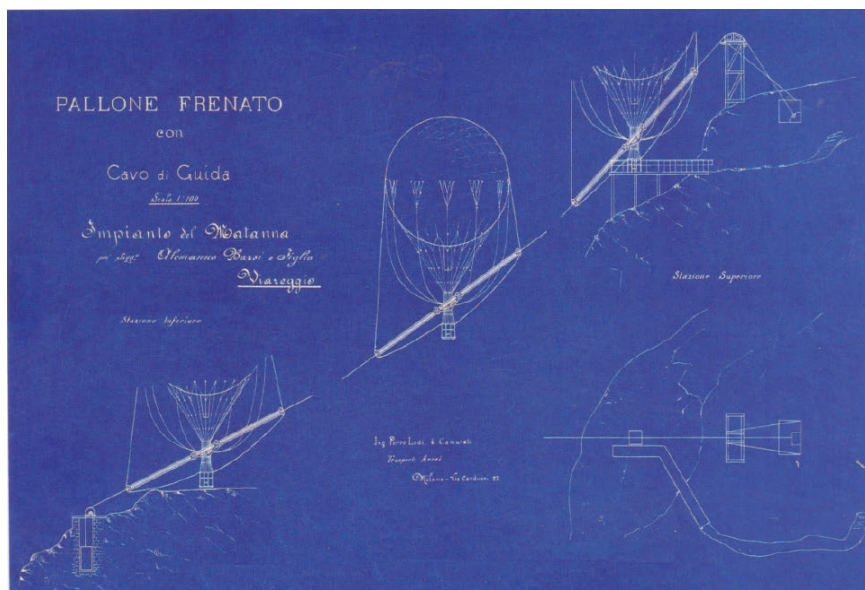


Fig. 47. Uno schema del progetto realizzato dallo studio milanese Porro Lodi e Camurati per la realizzazione dell'impianto del pallone del Matanna. In questo disegno non viene delineato l'hangar da costruire nella stazione inferiore e che rappresentò certamente, per la sua mole, l'opera più complessa da realizzare di tutto l'impianto. Alla stazione superiore era stata costruita una piattaforma di legno che poggiava su piloni e permetteva l'aggancio della navicella sul lato nord-occidentale. Come si deduce dalla planimetria disegnata in basso a destra, questa piattaforma continuava in una pedana obliqua che aggirava l'ostacolo della cresta montuosa in cui era installata la torretta per la sospensione del cavo d'acciaio. Il cavo era qui fissato a un peso di 9 tonnellate sistemato in una fossa scavata nella roccia, mentre in basso un peso di 3 tonnellate sospeso in un pozzo lo teneva in tensione. Torneremo poi sulle singolari circostanze che hanno permesso il ritrovamento di questo importante documento.

Inizialmente il cavo, arrotolato nella bobina, fu sistemato su un particolare tipo di carro adatto al trasporto per mulattiere e stradine di montagna, del genere del “carro matto” utilizzato per i trasporti militari in condizioni difficili.

Il progetto dell’impianto fu realizzato dall’ingegner Ercole Porro Lodi,<sup>9</sup> dello studio milanese Porro Lodi e Camurati, specializzato in costruzioni di infrastrutture per il trasporto aereo.<sup>10</sup> Lo schema del progetto, di cui ci è giunta la copia eliografica riprodotta nella Fig. 47 mette in evidenza come i progettisti avessero cercato di sfruttare i dislivelli naturali, soprattutto per quel che riguarda la stazione superiore, al fine di ridurre l’altezza della torretta con il traliccio necessario per tenere agganciato il cavo metallico. Il cavo veniva mantenuto in tensione grazie a due contrappesi collocati in entrambe le stazioni. In quella inferiore era alloggiato in un pozzo un contrappeso di 3 tonnellate, mentre nella stazione superiore era stata scavata un fossa in cui ne venne sistemato un altro di 9 tonnellate.<sup>11</sup> Il peso alla stazione superiore era fissato in uno scavo della montagna, mentre quello sistemato nel pozzo alla stazione inferiore era libero, e questo permetteva

---

<sup>9</sup> Ercole Porro Lodi era nato nel 1870. Apparteneva a una famiglia lombarda di antica nobiltà e si era laureato nel 1893 in ingegneria industriale nell’Istituto Tecnico Superiore di Milano (l’antenato dell’attuale Politecnico).

<sup>10</sup> La Società a nome collettivo “Ing. Porro Lodi e Camurati – Studio Tecnico – Commissioni e Rappresentanze” si era costituita a Milano l’8 novembre 1906 tra Ercole Porro Lodi e Mario Camurati (quest’ultimo quasi certamente non era ingegnere). Si occupava della costruzione di impianti “In Italia e nelle Colonie” e commercializzava, tra l’altro, cavi metallici (è piuttosto verosimile che avesse fornito il cavo usato per il pallone frenato del Matanna).

<sup>11</sup> Traiamo queste informazioni dall’articolo del Marsili.



di tenere il cavo in tensione costante, a dispetto delle variazioni di lunghezza dovute alle escursioni termiche. In particolare impediva che il cavo – fatto, come sappiamo da una cronaca dell’epoca, di acciaio ritorto – si spezzasse allorché, con il discendere della temperatura, si accorciava. Nella stazione superiore, per facilitare l’attracco della navicella era stata costruita una piattaforma sporgente che poggiava su piloni, mentre nella stazione inferiore era stata costruita un’ampia piattaforma in muratura (ora indicata come “Il Piazzone” o “Prato del Pallone”), rinforzata da contrafforti, come base di appoggio del monumentale hangar. Per eseguire lo scavo sul quale impiantare questa piattaforma era stato necessario demolire delle rocce utilizzando mine di polvere nera, come risulta dalla richiesta di autorizzazione presentata da Daniele Barsi al Comune di Camaiore il 18 maggio del 1910.

### *La costruzione delle infrastrutture dell’impianto*

L’installazione dell’impianto e soprattutto delle strutture della stazione inferiore (e in particolare la costruzione del gigantesco hangar), fu certamente laboriosa e richiese un tempo notevole. A questa conclusione si giunge soprattutto sulla base della documentazione fotografica disponibile. Dalle immagini si ricava l’impressione che l’opera realizzata dai Barsi fu allo stesso tempo utopica e titanica, soprattutto se si tiene conto delle difficoltà del trasporto dei materiali, che contrastava con la mole delle strutture da realizzare, e – tra queste – in particolare l’immenso hangar da collocare alla stazione di partenza del pal-

lone. In assetto di volo il pallone era alto oltre 20 metri e questa misura rappresentava dunque il limite minimo dell'altezza della struttura destinata ad accogliere il pallone quando questo non era in funzione. L'hangar, che venne costruito in legno, superava di certo questa altezza, come si può dedurre tra l'altro confrontando, nelle foto disponibili, l'altezza della struttura con quella delle persone ritratte nell'immagine (dai giornali dell'epoca sappiamo che l'altezza massima dell'hangar era di 28 metri). Per ridurre l'altezza esterna della costruzione, il progetto prevedeva la realizzazione di una parte ipogea, destinata ad accogliere la navicella (che sappiamo fatta in parte di vimini, forse per aggiungere un tocco di leggerezza ed eleganza all'opera).

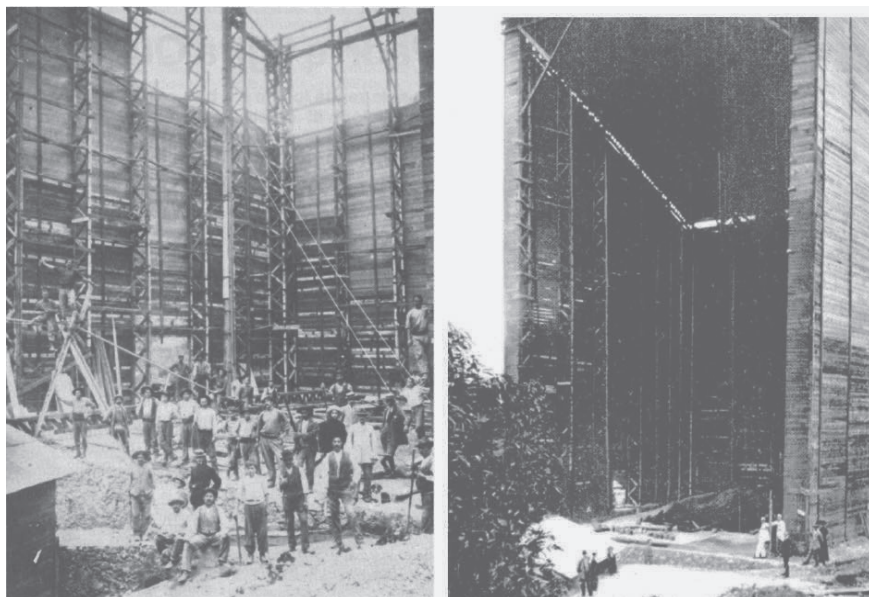


Fig. 48. A sinistra l'hangar in costruzione e, a destra, ormai completato e funzionante. Si noti in questa seconda immagine la fossa scavata al centro al centro della costruzione che serviva ad accogliere la navicella in fase di partenza o atterraggio.

Per accedervi i viaggiatori dovevano scendere alcuni gradoni di cemento che sono tuttora visibili e che rappresentano ai nostri giorni i resti meglio conservati dell'intera struttura fatta costruire più di cent'anni fa dai Barsi.

Fig. 49. Resti della stazione di partenza del pallone. Nella foto in alto i gradoni della fossa scavata per accogliere la navicella e permettere un comodo accesso ai viaggiatori. La freccia rossa punta al basamento di cemento alla quale era ancorato uno dei pilastri che sorreggeva l'hangar. Il particolare in basso mostra la scritta ancora visibile su questo basamento, "28 a[gosto] 1910" a indicare il giorno del volo inaugurale del pallone. Vi sono anche, le impronte di almeno due mani, una delle quali dovrebbe essere quella di Bruna, la prima figlia di Daniele Barsi. Vicino al bordo del basamento quattro fossette rettangolari che servivano evidentemente da ancoraggio per i pilastri di legno.



Possiamo avere un'eco di come dovesse sembrare sorprendente e inaspettato l'improvviso apparire della monumentale struttura dell'hangar a chi si trovasse a passare nella zona, basta riandare all'articolo di Marsili, nella sua parte iniziale. Qui il giornalista, che si sta dirigendo alla stazione di partenza del pallone in sella a un mulo,

nota prima, mentre si avvicina all'arrivo, "due o tre casette murate a secco e coperte di lavagna che costituiscono tutto il paese", e aggiunge poi:

Ma fatti alcuni passi, una cosa grandiosa ci ferma inaspettatamente lo sguardo: è l'*hangar* del pallone. In mezzo a tutto quel verde, fra monti giganti di dove il cielo appare lontano lontano, quello stabile di ferro e legno ci sorprende: dentro, un globo del color del croco ondeggia pacatamente come una cosa viva che respira. Il monte Matanna c'è dinanzi, altissimo e ripido, sul suo fianco assolato luccica un filo d'acciaio, che ne raggiunge la cima. Su esso scorrerà il pallone.

Per comprendere appieno quanto smisurata fosse stata l'impresa ideata e portata a termini dai Barsi con il loro pallone frenato dobbiamo ora fare, come si dice, mente locale, e situare la zona in cui venne costruito l'*hangar*, soprattutto rispetto alle vie di comunicazioni principali dell'epoca, e ad altri significativi riferimenti. La strada carrozzabile giungeva allora proprio a Candalla (il luogo in cui è situata la ferriera di Giuseppe Barsi) e di qui bisognava prendere una mulattiera che giungeva prima a Casoli (costeggiando la riva destra del torrente Lombricese), e poi proseguire per un cammino erto e con numerosi tornanti ("Via dell'Alpi" dell'antica cartografia e attuale sentiero n. 2 della rete CAI) fino alla zona in cui si era deciso di costruire la stazione di partenza del pallone, al di sotto della Grotta all'Onda. Il posto prescelto per l'impianto era situato in una zona ricca d'acqua e denominata all'epoca "Campo Fiorito" (e ora "Prato del Pallone"). Il terreno apparteneva allora a una delle tante famiglie Pardini di Casoli e fu acquistato per la somma di 2000 lire, come sappiamo da una testimo-

nianza rilasciata nel 1979 da Pietro Pardini detto Pieraccino (che fu impiegato poi dai Barsi come guardiano del pallone).\*

Pieraccino, che aveva oltre 94 anni quando raccontò la storia, dice che il progetto iniziale dei Barsi prevedeva che la funivia fosse molto più lunga e partisse direttamente dalla zona di Candalla, ma non poté essere realizzato per l'opposizione dei proprietari dei polverifici della zona che temevano il rischio di esplosioni legato agli impianti della teleferica (con motori "a gasse e a benzina": la testimonianza è in dialetto versiliese).

La distanza da percorrere per arrivare da Candalla alla stazione di partenza che – come abbiamo detto – si decise di collocare in prossimità della Grotta all'Onda, era (ed è tuttora) all'incirca di circa tre chilometri. Sono necessari una quarantina di minuti per percorrere il cammino in sella a un mulo e, un poco di più di un'ora, andando a piedi. Per questo percorso furono portate le assi di legno e le strutture metalliche che servirono a costruire l'hangar, il cemento e forse anche parte delle pietre necessarie per realizzare basamenti e pilastri, il pallone stesso e verosimilmente la navicella; e poi strumenti di lavoro, scale, funi, il motore per l'uscita del pallone dall'hangar, il gassogeno per l'idrogeno e anche quello per la produzione di gas utilizzato per l'illuminazione (quasi certamente acetilene), il ferro e l'acido solforico e le altre sostanze chimiche necessarie per il funzionamento dei gassogeni (e in un secondo momento anche i rifornimenti per la *Buvette* che serviva per il ristoro dei turisti).

---

\*Su Pieraccino si veda l'appendice 2 a p. 237

Il gran numero di operai visibili nella foto che ritrae le fasi della costruzione dell'hangar offre un'idea dell'attività intensa e della importanza della forza lavoro impegnata nell'opera. Dalla testimonianza di Pieraccino sappiamo che il progetto iniziale degli ingegneri milanesi prevedeva la costruzione dell'hangar in muratura, ma che Daniele Barsi optò per la costruzione in legno per affrettare i tempi dell'esecuzione del progetto. Il legname proveniva da una nave in disarmo acquistata dai Barsi a Genova, e che era stato per un certo tempo collocato a Viareggio in un locale del Comune, affittato allo scopo.<sup>12</sup> Per il trasporto da Viareggio a Camaiore fu utilizzato il tram a vapore che collegava le due città e poi, dalla stazione di Camaiore a Candalla ci si servì del barroccio di un certo Romano. Infine – sempre secondo la testimonianza di Pieraccino – da Candalla in su fu “tutto il paese [di Casoli] a porta' tutte le tavole cun travicelloni”.

Giuseppe Barsi ricorda una donna di Casoli che gli disse molti anni fa di aver trasportato i tubi metallici necessari per la realizzazione di una piccola fontana necessaria a dissetare i frequentatori della stazione di partenza del pallone (una fontana ancora attiva). Nella zona venne infatti allestito un luogo di ristoro reclamizzato dai Barsi come “Restaurant e Buvette alla Grotta all'Onda”. Questa “Buvette” fu utilizzata tra l'altro per il rinfresco offerto agli invitati il giorno dell'inaugurazione. Sempre da Pieraccino abbiamo un'idea delle cose che venivano servite. Il guardiano dell'hangar dice infatti che durante

---

<sup>12</sup> Traggio questa notizia dalle carte dell'archivio comunale di Viareggio.

il periodo della sua guardiania egli doveva custodire beni del valore di circa 7000 lire “tra birra, cognac, vino e formaggio”.



Fig. 50. I gradini e una piattaforma in cemento ancora visibili in prossimità della stazione dell’hangar, che forse corrispondono al sito in cui era collocato lo chalet in legno della Buvette. Queste strutture sono situate in posizione suggestiva sulla sponda del Rio della Grotta all’Onda.

L’impresa fu per l’epoca abbastanza coraggiosa e richiese da parte dei Barsi un impegno finanziario importante. Per farvi fronte Alemanno e Daniele costituirono una società per azioni che venne chiamata “Società Anonima Stazioni climatiche Viareggio-Camaioere-Alto Matanna”, di cui fu nominato presidente l’avvocato romano, ma frequentatore delle spiagge viareggine, Dino Tabet, e consigliere delegato Daniele Barsi.



Fig. 51. Un certificato azionario da lire 100 della Società creata dai Barsi per promuovere il turismo sul Monte Matanna.

È possibile che della società creata dai Barsi facessero parte anche alcuni imprenditori lombardi, e forse anche alcuni dei progettisti dell'impianto. La società aveva la sua sede a Viareggio, in Via (ora Corso) Garibaldi 59, in stretta prossimità del luogo in cui era allora situata la stazione ferroviaria della città.<sup>13</sup> Questa era una località strategica per i progetti dei Barsi, i quali si proponevano di creare un sistema di trasporto integrato che permettesse ai turisti che arrivavano a Viareggio di raggiungere l'Alto Matanna nel più breve tempo possibile e con il minimo dei disagi. Tra l'altro, all'epoca questa stazione



costituiva anche il capolinea della tramvia Camaiore-Viareggio. Sebbene la Società mettesse a disposizione un'automobile per il trasporto da Viareggio a Candalla, alcuni turisti avrebbero potuto in effetti optare per il trasporto pubblico.

Come abbiamo già detto, il luogo scelto per l'hangar è situato a un livello più basso e a poche centinaia di metri dalla Grotta all'Onda, la celebre grotta preistorica che rappresenta una delle attrazioni maggiori delle Apuane in territorio camaiorese. In effetti i Barsi erano ben consapevoli del fascino e del possibile valore promozionale del luogo, al punto di inviare, il 24 maggio 1910 (e cioè durante le fasi di costruzione della loro funivia aerostatica), una richiesta al Comune di Camaiore intesa "ad eseguire scavi in località detta Grotta all'Onda per eventualmente costruirvi un museo archeologico e rendere la Grotta più facilmente accessibile ai touristes".

La rilevanza della Grotta come possibile polo di attrazione storico-naturalistica era in effetti già riconosciuta all'epoca. Ne era stata infatti messa in luce l'importanza archeologica già a partire dagli anni '60 dell'Ottocento, sulla base degli studi condotti dal paleontologo pisano Carlo Regnoli e dei suoi collaboratori, i geologi Iginio Cocchi e Antonio d'Achiardi, e la grotta richiamava dunque già da tempo vari visitatori.

L'insistenza dei Barsi sulla Grotta all'Onda come luogo di partenza del pallone è una delle ragioni dell'errore che porta molti a situare la

---

<sup>13</sup> Il sito corrisponde a quello della stazione, ora non più in uso, denominata "Via-

stazione di partenza del pallone frenato proprio in stretta prossimità della Grotta stessa, un luogo che sarebbe stato inappropriato perché la grotta è situata in una zona di brusco pendio senza spazi sufficienti per collocare l'hangar e le altre strutture che costituivano la stazione di partenza; e inoltre l'alto costone roccioso in cui la grotta è scavata avrebbe reso difficile e pericolosa l'ascensione del pallone.

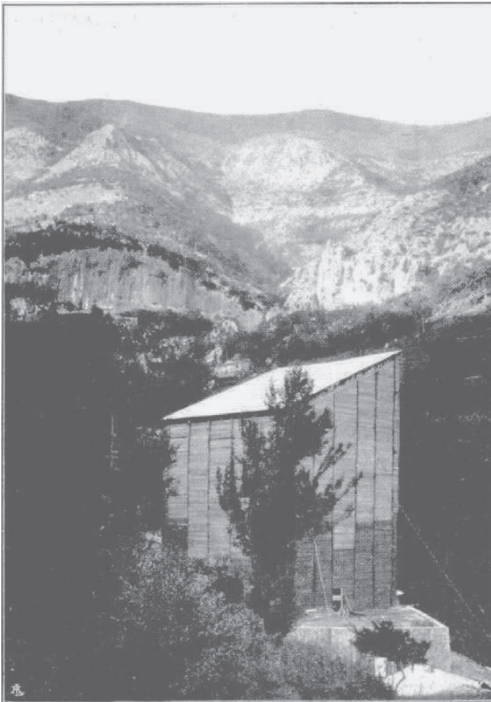


Fig. 52. Una foto del 1910 scattata dalla stazione di partenza del pallone, in cui vi vede, oltre all'hangar, anche (più in alto a sinistra) il costone roccioso nel quale è scavata la Grotta all'Onda. La foto è tratta dall'articolo di Carlo Marsili. Il cartello situato in basso nei pressi della piattaforma dell'hangar portava la scritta "VIETATO FUMARE" (non leggibile in questa immagine).

A dispetto del fatto che si trova spesso scritto che il pallone frenato iniziava la sua ascensione dalla Grotta all'Onda, il visitatore attento di questa zona delle Apuane riesce abbastanza presto a localizzare il luogo preciso della stazione di partenza.

---

reggio Scalo" nella attuale Via della Stazione vecchia.



Fig. 53. Un raro esempio “viaggiato”, spedito da Viareggio, della cartolina a colori fatta stampare all’epoca dai Barsi per pubblicizzare il volo in pallone. Nell’immagine si vede il Monte Procinto, il bellissimo torrione roccioso situato in prossimità del Monte Matanna e del Monte Nona. Questa elevazione era totalmente nascosta alla vista dei viaggiatori in pallone perché situata sul versante opposto dei monti, ma costituiva, insieme alla Grotta all’Onda, uno dei motivi maggiori di attrazione della zona e la sua presenza nell’immagine, insieme ai colori suggestivamente irreali del monte, aveva una forte valenza pubblicitaria. I Barsi fecero stampare annunci promozionali per la loro “funicolare aerostatica” in vari giornali dell’epoca. La cartolina risulta spedita il 27 luglio del 1910, segno che l’operazione pubblicitaria per il pallone del Matanna era stata messa in moto già prima del volo inaugurale dell’aerostato (per gentile concessione di Franco Pocci. ©)

Questo accade, in particolare, da quando il Comune di Camaione, coadiuvato dal gruppo archeologici locali, ha posto in questo luogo un pannello con una breve storia dell’impresa dei Barsi.

### *La stazione superiore del pallone: una ricerca difficile*

Molto più difficile è invece situare in modo preciso la stazione di arrivo. Il primo motivo che porta fuori strada è la denominazione di “Foce del Pallone”, data al valico che, sul Colle delle Prata, permette di passare dal versante versiliese a quello nord-orientale, verso Pascoso e Palagnana; e, inoltre, l’affermazione, presente in vari testi e siti web, che questo fosse il luogo di atterraggio del pallone nella sua ascensione verso l’albergo Alto Matanna.

Comunque chi frequenta assiduamente la zona, e percorre il sentiero diretto a Campallorzo passando per la Foce del Termine, non tarda a scoprire, dopo meno di un chilometro, uno spiazzo, sicuramente artificiale, nel quale si trova un pannello che porta il titolo “Foce del Pallone” e parla della storia dei Barsi e del loro singolare mezzo di trasporto aereo, con la riproduzione della cartolina del 1910 che celebrava le prime ascensioni. Ciò porta a correggere l’errore iniziale, e a immaginare che sia questo il luogo in cui era collocata la stazione superiore dell’impianto dei Barsi, e non la zona indicata nelle mappe come “Foce del Pallone”.

Conclusione questa che, pur essendo meno imprecisa della precedente, non rappresenta tuttavia ancora la verità.

Per un osservatore attento il dubbio sul fatto che qui arrivasse davvero il pallone potrebbe nascere dal fatto che da questo luogo non è visibile in alcun modo la zona in cui era situata in basso, al di sotto della Grotta all’Onda, la stazione di partenza.



Fig. 54. A sinistra, la località situata a poche centinaia di metri dalla cosiddetta “Foce del Pallone”, lungo il sentiero che va verso Campallorzo, in cui sono visibili i resti di una piattaforma. In questo luogo, che corrisponde al sito di stazionamento della vettura che accompagnava i turisti all’Alto Matanna, è collocato il pannello illustrato nell’immagine a destra. In questo pannello è riprodotta la cartolina a colori fatta stampare all’epoca dai Barsi per pubblicizzare il volo in pallone (cfr. figura precedente).

Appare quindi impossibile immaginare che di qui potesse essere teso un filo che arrivasse fin laggiù e che potesse servire da guida per dirigere e frenare il famoso aerostato, a meno di non immaginare la presenza qui di un traliccio intermedio tra questa località e la stazione inferiore. Ma questa possibilità è contraddetta dalle foto del pallone in volo, pubblicate nel famoso articolo di Carlo Marsili su *Ars et Labor*, dalle quali appare chiaramente che la linea della funivia era a campata unica, e anche dallo schema del progetto del pallone (Fig. 47).

In effetti bisogna scendere circa un centinaio di metri e giungere a una piccola cresta rocciosa che rappresenta la sommità del declivio conosciuto col nome di “Erti di Casoli”, per arrivare davvero a localizzare la stazione d’arrivo. In questo luogo si trova infatti il rudere della torretta che serviva per l’ancoraggio del cavo metallico della fu-

nivia. Di qui partiva inoltre il sentiero che portava alla piazzola di stazionamento della vettura che avrebbe condotto i turisti all'Alto Matanna.

Con l'andare in rovina, nel lungo tempo ormai trascorso (oltre un secolo), dell'impianto della funivia aerostatica, si erano quasi totalmente perse le tracce di questa stazione superiore di attracco del pallone. Il ritrovamento del rudere della torretta, nascosto dalla vegetazione e situato a pochi metri dall'abisso (e dunque in un luogo pochissimo frequentato) rappresenta una delle fasi più eccitanti di questa mia ricerca che si è svolta sul campo, oltre che sui libri e negli archivi. Non si è trattato di una scoperta puramente casuale perché ci si è arrivati sulla base di alcune considerazioni teoriche e anche sulla scorta di materiale documentario di vario tipo.

E vediamo come.

Un indizio fondamentale per questo percorso di ricerca è rappresentato da una delle foto che illustrano l'articolo più volte citato di Carlo Marsili, quella che rappresenta il pallone in fase d'attracco alla stazione superiore, un piccolo globetto lontano sulla cresta di un monte (quella già illustrata a destra nella nostra Fig. 41). L'altro era dato dalla presenza nella stazione inferiore del pallone dei resti ben riconoscibili della fossa rettangolare che serviva ad accogliere la navicella all'entrata del pallone nell'hangar (vedi Figg. 49 e 55) e del pozzo in cui era collocato il contrappeso che teneva sotto tensione il cavo. Della fossa appaiono in modo evidente da un lato

e verso la parte posteriore i gradoni che la delimitano. Dal momento che il cavo utilizzato per sorreggere e guidare il pallone entrava nell'hangar tagliando in due la fossa lungo la sua dimensione maggiore e finiva, attraverso un argano, nel pozzo, era evidente che - ponendosi subito dietro il pozzo e tralucando verso l'alto secondo una linea che seca al centro la fossa rettangolare - sarebbe stato possibile identificare la zona di atterraggio. L'esperimento che è stato realizzato con l'aiuto intelligente e attivo di tre collaboratori, Matteo Dunchi, Marco Ricci e Mirko Benedetti, è schematizzato nella Fig. 55, che è basata su un'immagine aerea della stazione inferiore della funivia aerostatica.



Fig. 55. Lo schema dell'esperimento visivo sulla base del quale è stata realizzata la prima localizzazione approssimativa della stazione superiore di attracco del pallone.



Fig. 56. La foto panoramica, realizzata secondo lo schema della figura precedente, con un programma che permette la scansione verticale dello spazio visivo. Nella parte bassa si vede, in prospettiva, la fossa per l'alloggiamento della navicella, e - in alto - un picco montuoso, luogo verosimile dell'attracco in alto del pallone.



Una foto digitale realizzata con un opportuno programma (Fig. 56) illustra il risultato di questo esperimento e, in particolare, fa intravedere in alto, nonostante la folta vegetazione che restringe la visuale, il cocuzzolo di un monte. A questo punto abbiamo confrontato l'immagine antica con l'atterraggio del pallone a una foto moderna del cocuzzolo del monte notando la forte somiglianza a dispetto della maggiore vegetazione presente nell'immagine moderna (Fig. 57).

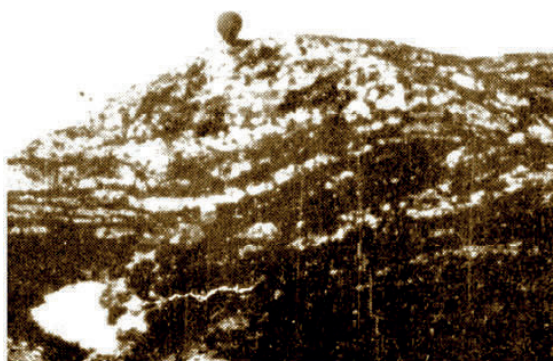
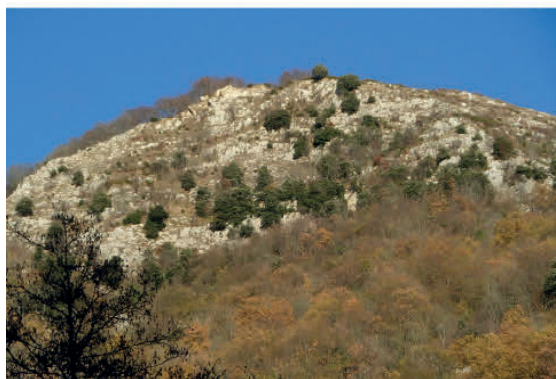


Fig. 57. In alto la foto antica tratta dall'articolo di Carlo Marsili e, in basso, una foto moderna del luogo del presumibile attracco del pallone. Si noti la notevole somiglianza delle immagini, a dispetto della maggiore crescita di vegetazione sulle pendici del monte nell'immagine moderna.



Non rimaneva ormai che approfondire la ricerca a partire dagli indizi accumulati con questo esperimento visivo basato sulle informazioni fornite dalla foto antica e dai resti della stazione inferiore del pallone. A questo scopo Matteo Dunchi, rimasto nella stazione inferiore, guidava due di noi (Marco Ricci e me stesso) che siamo saliti sulla cresta del monte, un luogo che io avevo già abbondantemente esplorato nei giorni precedenti insieme a Mirko Benedetti (e un giorno insieme anche a un altro amico, Adriano Pardini) senza scoprire alcuna traccia evidente di ruderi che permettessero di identificare con sicurezza la stazione superiore. Arrivati lassù, partendo dall'estremità orientale del monte, abbiamo percorso la cresta, tenendoci il più possibile vicini allo strapiombo e seguendo le indicazioni che Matteo ci dava per telefono. Io portavo una pertica con dei nastri per segnalare a Matteo la nostra presenza. Avanzando con la dovuta cautela e – a tratti – facendoci strada con una certa difficoltà tra i cespugli, a un certo punto abbiamo sentito Matteo che al telefono ci diceva: “ecco ci siete, siete arrivati proprio al punto di attracco”. Ci siamo allora voltati verso il lato nord del monte (quello opposto al luogo da dove ci osservava col cannocchiale e teleobiettivo Matteo) e - con grande sorpresa - abbiamo notato tra la boscaglia i resti di una costruzione. Esultando abbiamo comunicato la “scoperta” per telefono prima a Matteo e poi a Mirko, che ci stava intanto raggiungendo sul monte, e poi – dopo aver tagliato i rami più grossi che nascondevano il rudere – ci siamo regalati il *selfie* della Fig. 58.

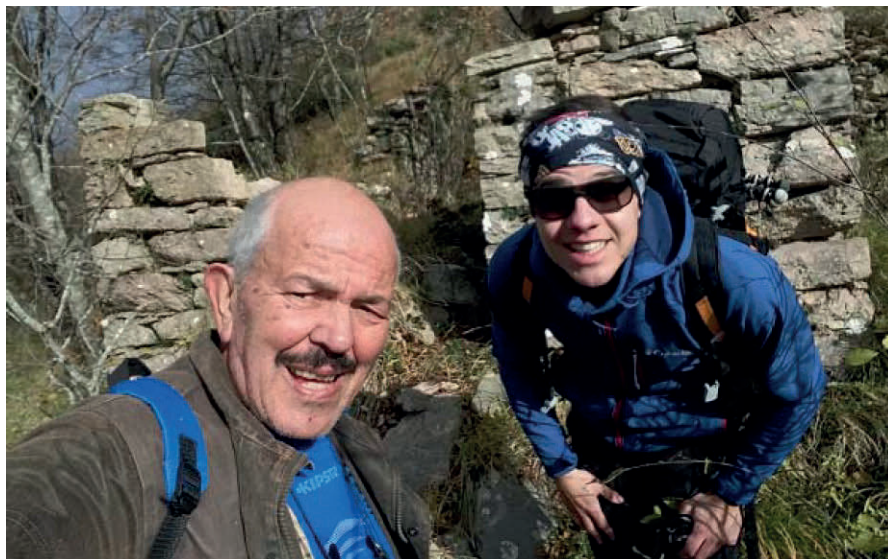


Fig. 58. La gioia della scoperta. Un selfie realizzato all'una e otto minuti del 26 novembre 2017, pochi minuti dopo il ritrovamento del rudere che corrisponde alla torretta utilizzata per sostenere il cavo di guida del pallone. Marco Piccolino (sulla sinistra) è insieme a Marco Ricci.



Fig. 59. Una foto con il teleobiettivo scattata da Matteo che ci osservava dal basso. Per farci individuare da lui, io tengo in mano una pertica con i nastri, e Matteo agita il bastone. Proprio perché scattata dal basso la foto rende poco l'idea che ci trovavamo in effetti sull'orlo di un precipizio. Le rocce alla nostra sinistra (per chi guarda) sembrano quasi rialzarsi, e il declivio al di sotto appare relativamente dolce. In effetti le rocce sono tagliate verticalmente verso la valle.

Abbiamo avuto sin dall'inizio la certezza che si trattasse del luogo che cercavamo, ma abbiamo trovato poi altre evidenze a supporto della nostra conclusione. Innanzitutto abbiamo verificato che da quel punto fosse visibile, in lontananza guardando in basso, la zona corrispondente alla stazione inferiore. Condizione questa *sine qua non*, dal momento che, come abbiamo detto, il cavo era teso in una campata unica.



Fig. 60. Confronto di una immagine antica (a sinistra), presa dall'alto, del pallone in ascensione, con una veduta moderna, sempre dall'alto, secondo la direzione del cavo (a destra). È segnato dalla freccia rossa il sito corrispondente alla stazione inferiore. Appena riconoscibile a occhio nudo, ma ben visibile con il cannocchiale, era il pozzo in cui si trovava alloggiato il contrappeso del cavo, segno evidente che un cavo metallico a campata unica poteva essere teso tra i due luoghi. Si notino le evidenti somiglianze tra le due immagini, a dispetto della maggiore crescita di vegetazione rilevabile nella foto moderna; si noti - in particolare - la sassaia sulla destra del pallone nell'immagine antica, e ancora ben visibile, anche se meno estesa, nella foto moderna. In questa si intravede in lontananza, in alto e a sinistra, l'abitato di Casoli

Per poter individuare, dall'alto, la stazione inferiore bisogna avvicinarsi al bordo roccioso, proprio ai bordi del precipizio. Dal rudere invece non si riesce in nessun modo a vederla. E d'altra parte, guardando verso l'alto dalla stazione inferiore non si riesce a individuare il rudere. Le due cose sono dovute al fatto che la torretta è crollata nel corso degli anni, e la parte rimasta in piedi è ora alta poco più di un metro.

Qualche giorno dopo la scoperta del rudere, io e Mirko Benedetti siamo saliti sul monte e abbiamo eretto, proprio all'interno del rudere, una pertica alta all'incirca otto metri, congiungendo insieme piccoli tronchi di canna di bambù. All'altezza di circa cinque metri abbiamo collocato, come segno di riconoscimento, alcuni pennacchi bianchi e rossi e un palloncino blu. Quando siamo scesi giù alla stazione inferiore abbiamo potuto intravedere, anche ad occhio nudo, la pertica con i suoi pennacchi.

Questo costituiva una prova evidente che quando la torretta con il traliccio era eretta, essa poteva agire da supporto del cavo a campata unica, teso dalla sua posizione fino alla stazione inferiore, e ciò confermava che avevamo davvero individuato il sito della stazione superiore. Sulla base della planimetria dell'impianto del pallone infatti l'altezza della torretta era di oltre 6 metri.



Fig. 61. Una veduta, dalla stazione inferiore, della sommità degli Erti di Casoli, con - indicata dalla freccia rossa - la pertica eretta all'interno del rudere, resa visibile dai pennacchi rossi e bianchi e dal palloncino blu.

Un secondo elemento importante di identificazione proviene dall'osservazione della struttura del rudere che, sebbene ridotto a poche macerie, mostra chiaramente la suddivisione in due parti. In quella nord-orientale (cioè dalla parte opposta alla stazione inferiore vi è una specie di fossa che corrisponde molto verosimilmente al luogo in cui era incassato il contrappeso di nove tonnellate al quale era stato ancorato il cavo (Fig. 62). Inoltre il rudere è posto ad alcuni metri dal bordo del precipizio, e in posizione più elevata, elementi questi che corrispondono al progetto dell'impianto elaborato dallo studio Porro Lodi e Camurati.



Fig. 62. Una foto laterale del rudere in cui si intravede, al centro, la zona con la fossa in cui era probabilmente incassato il peso per l'ancoraggio del cavo.

Fig. 63. Una foto della facciata anteriore del rudere della torretta (quella che guarda verso valle). Da questa immagine, e in particolare dal profilo del muro verso la destra, si capisce che il vano che si apre in questa facciata fu costruito a bella posta (quasi certamente per permettere il passaggio del cavo) e non si è aperto nel tempo con il crollo delle pietre.



Nell'altra facciata della torretta, quella cioè che guarda verso la valle, vi è, al centro, un vano, una specie di finestra, che serviva con tutta evidenza al passaggio del cavo (Fig. 63).



Fig. 64. Una foto realizzata da breve distanza, nel corso di un'arrampicata dal basso verso la stazione superiore compiuta insieme a Mirko Benedetti. Oltre all'apertura sulla faccia anteriore del rudere, e alle rocce sporgenti situate subito dinanzi, verso il precipizio, dal lato della stazione inferiore, si noti – sulla destra, appena visibile - a una certa distanza dal rudere, il muretto che delimitava il terrapieno in prossimità del sentiero che conduceva alla stazione della vettura.

Sul bordo del precipizio, proprio dinanzi al rudere, vi sono delle rocce sporgenti, che furono probabilmente utilizzate come supporto alla terrazza di legno utilizzata per l'attracco della navicella (la presenza di queste rocce orientò verosimilmente gli ingegneri a collocare proprio qui la stazione superiore: si vedano le Figg. 64 e 65).



Fig. 65. Una veduta dal lato orientale del costone roccioso posto in immediata prossimità del rudere. Queste rocce potrebbero essere state utilizzate come supporto parziale della piattaforma di legno che serviva per per l'attracco del pallone (vedi Fig. 47). I piloni che la sostenevano, verso il pre-cipizio, erano forse impiantati nel ripiano sottostante. In lontananza il Monte Matanna.



Sul lato orientale del rudere vi è una piccola piattaforma, ora ricoperta di erba, probabile base di impianto dello *Chalet-Buvette* per i turisti, che era stato collocato dai Barsi anche nella stazione superiore.

L'indizio più importante che avevamo davvero scoperto la stazione d'atterraggio del pallone, oltre a quello basato sull'esperimento visivo ampiamente descritto sopra, ci venne da un'osservazione fatta da Matteo, grande esperto di immagini aeree per il lavoro di fotografo professionista che svolge normalmente.



Fig. 66. Il piccolo terrapieno situato in prossimità del rudere, dal quale - come abbiamo potuto stabilire - partiva il sentiero percorso dai turisti per raggiungere la vettura che li avrebbe portati all'Alto Matanna.

Analizzando alcune immagini della zona egli mi aveva segnalato indizi della presenza di un sentiero che sembrava portare, a partire dal piccolo terrapieno situato a breve distanza dal rudere quello della Fig. 66, in direzione della grossa piattaforma utilizzata da stazionamento per la vettura che portava i turisti all'Alto Matanna. Inizialmente, partendo dal basso, non eravamo riusciti a identificare questo sentiero.



Fig. 67. Un'immagine aerea della zona in cui era situata la stazione superiore di attracco del pallone, realizzata prima che noi avessimo individuato il rudere e rimosso la boscaglia che lo occultava quasi completamente. Di questo si intravede (segnato dalla freccia blu) solo lo spigolo anteriore destro. Poco distante, sulla destra, segnato dalla freccia rossa, si intravede il bordo del piccolo terrapieno illustrato nella Fig. 66, mentre, in alto, a sinistra e in lontananza, indicata dalla freccia gialla, si intravede la piazzola di stazionamento della vettura che portava i turisti all'alto Matanna. Questa immagine rivela chiaramente il sentiero che i turisti percorrevano per raggiungere la vettura.

Una ricognizione successiva dei luoghi, fatta sulla base delle indicazioni di Matteo, confermava decisamente la sua supposizione. Sebbene parzialmente obliterato in alcuni punti dalla frana del terreno e dalla crescita di cespugli, è ben evidente la presenza di questo sentiero che, nei luoghi in cui si è meglio conservato, è notevolmente ampio, e risultava probabilmente all'epoca del pallone molto agevole da percorrere. In alcuni punti esso era stato stabilizzato con la costruzione di muri a secco.



Fig. 68. Volti soddisfatti al termine della giornata davvero intensa in cui è avvenuta la scoperta della stazione di atterraggio del pallone. Nell'ordine, da sinistra a destra: in primo piano, Matteo Dunchi e Marco Ricci; in secondo piano, Marco Piccolino e Mirko Benedetti.



Fig. 69. Un'immagine del sentiero percorso dai turisti diretti all'Alto Matanna per raggiungere la piazzola di stazionamento della vettura. Si noti il muro a secco, ora parzialmente crollato, eretto verso la valle per evitare smottamenti del terreno.

Fig. 70. Alcune rocce trovate nella zona degli “Erti di Casoli” che fanno pensare al “calcare rossiccio” dell’articolo del Marsili. Si tratta di calcare rosso-ammonitico, particolarmente abbondante su queste alture. Anche alcune delle pietre del rudere presentano la stessa colorazione, indizio evidente che per costruirlo furono usate pietre reperite sul luogo.



Un indizio, certamente di minore rilievo, a conforto della nostra identificazione del sito della stazione superiore, è rappresentato dall’abbondante presenza nella zona di pietre rossicce, che rimandano alla notazione “calcare rossiccio, che scricchiola sotto i nostri piedi” utilizzata da Carlo Marsili, subito dopo l’atterraggio, nel descrivere il cammino sul monte.

A posteriori, osservando alcune delle figure, si comprendono molte delle difficoltà che abbiamo incontrate per localizzare la stazione superiore del pallone. Innanzitutto, come abbiamo detto (e come è ben evidente dalla Fig. 67), il fatto che il rudere fosse circondato dalla boscaglia e risultasse quindi poco visibile. E poi (e questa è stata una difficoltà ancora maggiore) il fatto che la stazione superiore non fosse per nulla localizzata sulla sommità di un monte o colle che sia. A dispetto di quanto appare dalle osservazioni e dalle foto fatte dal basso, e in particolare dalla stazione inferiore (Figg. 57, 59 e 64), la zona di attracco è in effetti situata al punto in cui il declivio roccioso, che

sale dal basso (gli “Erti di Casoli”), riprende a salire, dopo una piccola fascia relativamente pianeggiante, raggiungendo in alto la cresta principale del Colle delle Prata (si vedano in particolare le Figg. 64, 67 e 71).

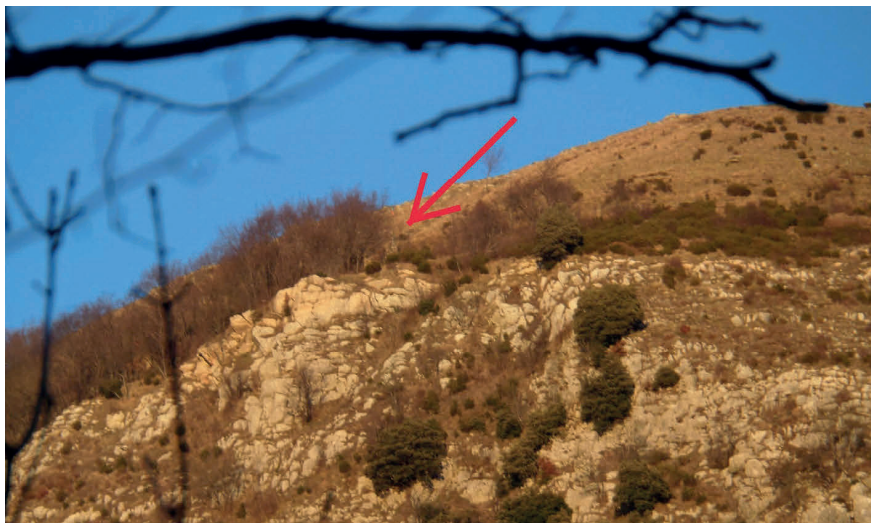


Fig. 71. Una foto degli Erti di Casoli e del Colle delle Prata scattata da lontano e da una posizione abbastanza elevata, da cui appare come la sommità degli Erti in cui era collocata la stazione superiore del pallone corrisponde in realtà a un costone roccioso sul pendio che sale verso la cresta del monte. La freccia rossa indica la posizione del rudere.

Un'altra difficoltà nella ricerca del sito della stazione superiore del pallone era dovuta al cambiamento del paesaggio avvenuto nel corso soprattutto degli ultimi decenni. A causa della crisi del mondo agricolo e l'abbandono delle campagne (mutazioni epocali del nostro paese nel dopoguerra), pochi sono ora i luoghi coltivati, e quindi disboscati nelle zone di montagna, e la foresta ha preso potentemente il soprav-

vento, cambiando completamente l'aspetto dei luoghi. Per fortuna, nel nostro caso, la crescita di vegetazione lungo le pendici degli Erti di Casoli non ha obliterato completamente la vista della sommità.

Definito con sufficiente sicurezza il cammino che il nostro pallone percorreva, partendo dal "Prato del pallone" in basso, fino alla stazione di arrivo in alto, possiamo immaginare per un attimo la sua ascensione, guardando di lontano la costa rocciosa che sovrasta la Grotta all'Onda (per esempio scegliendo un punto panoramico da uno dei sentieri che dalla zona della Grotta all'Onda salgono verso il valico detto – non proprio a ragione – come ora sappiamo – "Foce del Pallone"). Possiamo figurarci allora la meraviglia che doveva suscitare il volo di questo singolare ed elegante aerostato, con il globo dal color giallo come il croco, e con la sua navicella in vimini, che rapidamente trasportava i raffinati turisti dell'epoca alla sommità degli Erti di Caoli, per poi permettere loro di raggiungere, in tutta comodità, l'albergo dei Barsi, l'Alto Matanna.

Erano in particolare gli abitanti delle numerose case sparse situate nella zona in declivio che scende dal Matanna verso la Grotta all'Onda, detta "Campacci di Amadino". o i viandanti che percorrevano il sentiero che da San Rocchino porta al Pian d'Orsina e poi a Palagnana, a poter ammirare lo spettacolo in modo più diretto. Dal borgo di Casoli il pallone era visibile solo da certe posizioni relativamente decentrate, a causa della presenza di rilievi intermedi che ne schermavano la vista.



Fig. 72. Una veduta degli “Erti di Casoli”, il luogo in cui si arrampicava nella sua aerostatica leggerezza il pallone che portava i turisti all’Alto Matanna. Il cavo era teso approssimativamente secondo la direzione indicata dalla traccia gialla. In alto è appena visibile il rudere della stazione superiore, mentre da questa posizione è nascosta alla vista la stazione inferiore. A metà altezza, sulla sinistra della traccia gialla, la sassaia, che è presente anche nelle immagini antiche. All’estrema sinistra della foto, quasi totalmente coperta dall’albero con le foglie rossicce, è la parete rocciosa nella quale è scavata la Grotta all’Onda. La foto è stata scattata da una posizione oc-cidentale rispetto al luogo dell’impianto.



Nel periodo in cui il pallone fu in funzione – è così che si legge in alcuni giornali dell’epoca e viene attestato da Giuseppe Barsi sulla base dei ricordi di famiglia e anche di quelli ricevuti dagli anziani della zona – la sua sagoma era in effetti visibile da lontano, e addirittura da alcuni punti di Camaiore e della costa fino a Viareggio (in questo caso era necessario usare un cannocchiale). Al loro singolare mezzo di trasporto aereo i Barsi avevano dato un nome, Rosetta, in omaggio alla giovane moglie di Daniele (che – come il marito – aveva 37 anni all’epoca in cui il pallone fu inaugurato).

*Da Viareggio a New York, in pallone, passando per Roma e Parigi*

Abbiamo già notato come il progetto del pallone portato avanti dai Barsi si inserisse in una fase di esplosione turistica della Versilia, e in particolare di Viareggio, la città che si stava arricchendo giorno per giorno di nuovi lussuosi alberghi, polo d’attrazione per il fior fiore della borghesia e dell’aristocrazia europea, di teatri, di negozi dalle *devantures* eleganti, di lussuosi caffè e ristoranti, e altri raffinati luoghi di ritrovo e intrattenimento. Proprio negli anni in cui si svolge la nostra storia, fervono i lavori per la costruzione della tranvia elettrica che, a partire dal 4 ottobre 1913, collegherà Viareggio a Forte dei Marmi, con una diramazione verso Pietrasanta.



Fig. 73. Un'immagine tratta da un dépliant del 1910 con la tramvia elettrica che congiungeva Viareggio a Forte dei Marmi (e a Pietrasanta). Le linee di tram o di piccoli treni che percorrono le località balneari e i luoghi turistici in generali sono un aspetto caratteristico del mondo della *Belle Epoque*, e fanno da sfondo a uno degli episodi della *Recherche* di Proust, quello del trenino di *Balbec-plage*. (© Franco Pocci)

Già dall'inizio del secolo era inoltre in funzione un tram a vapore tra Camaiore e Viareggio, il cui capolinea nella cittadina costiera coincideva con la stazione ferroviaria principale (situata allora proprio sul piazzale della darsena). Anche questo contribuiva a fare di Viareggio (che - detto *en passant* - era stata nel 1908 dichiarata sede di un nuovo compartimento marittimo) uno snodo importante del traffico che per via di terra o di mare portava schiere di turisti in Versilia.

Non è un caso dunque che i Barsi (e qui è quasi certamente Daniele il principale attore della storia) scelgano proprio Viareggio per farne la sede della loro società anonima che si propone qualcosa di più che la semplice promozione dei loro alberghi, come lo stesso nome suggerisce, mettendo al primo posto, nella intestazione della società, Viareg-

gio, dinanzi a Camaiore e Matanna. La loro iniziativa si nutre della visione in qualche modo utopica di fare delle Apuane la Svizzera della Toscana. Sono quelli gli anni in cui il paese elvetico si va affermando come stazione climatica montana per eccellenza per una borghesia e aristocrazia europea che comincia ad associare vacanze alpine e soggiorni al mare alla classica villeggiatura nei luoghi termali in voga dalla fine del Settecento.

In effetti l'espressione "Svizzera toscana" appare in un articolo dell'inizio luglio 1910 di un giornale pubblicato dalla società dei Barsi, e intitolato "*Viareggio estiva*", che porta, nel sottotitolo, la dizione "*Corriere balneare illustrato*": un foglio di natura mondana, creato proprio per dar rilievo alle iniziative di Alemanno, Daniele e dei loro soci. L'espressione è attribuita a un parlamentare, Attilio Brunialti, il quale assiste, il 18 giugno 1910, alla posa del cavo metallico che servirà a guidare e frenare il pallone e dice testualmente: "Qui deve sorgere la Svizzera toscana!". La stessa espressione è poi ripresa, con un certo slancio retorico, dall'autore dell'articolo in un brano che ben delinea l'utopia imprenditoriale di Daniele Barsi nel concepire il suo progetto del pallone frenato.

Fare del Matanna la Svizzera toscana, richiamare lassù ove il clima ha dolcezze infinite, ove il paesaggio ha incanti indicibili, quanti durante la canicola accorrono sulle alpi elvetiche a cercare quello che con maggiore soddisfazione potranno trovare fra noi: congiungere le due stazioni di Viareggio e del Matanna insieme, svilupparle, avvicinarle, ecco il fine nobilissimo che Daniele Barsi s'impose e che la società sorta sotto i suoi auspici persegue.<sup>14</sup>

---

<sup>14</sup> L'articolo appare nella prima pagina del numero 3 del giornale.

La Svizzera come luogo di riferimento per il turismo di montagna rispetto alle iniziative dei Barsi torna in un articolo pubblicato nel mese di luglio nel settimanale viareggino *La Realtà*<sup>15</sup> in cui si annuncia l'inaugurazione ritenuta prossima del “pallone frenato” del Matanna. L'autore del testo pone in effetti l'accento sul fatto che la stessa Viareggio “molto avrebbe ricavato dalla vicinanza di una stazione climatica alpina, che nulla avrà da invidiare a quelle tanto decantate della Svizzera”.

Questa idea di una Toscana apuana che vuole imitare e addirittura superare la Svizzera come luogo di attrazione per la villeggiatura alpina è perseguito – oltre che con il linguaggio esplicito delle parole scritte – anche con quello, meno dichiarato, ma non meno coinvolgente, delle immagini.

Nella Fig. 28 che – come abbiamo riferito – raffigura la copertina di un opuscolo pubblicitario degli alberghi Barsi sul Matanna, è evidente la volontà grafica di rendere il più possibile “alpina” la visione delle Apuane. In primo piano a destra le stelle alpine, le *Edelweiss*,<sup>16</sup> e poi gli alberi stilizzati che richiamano abeti o larici, specie poco presenti in questi monti (sebbene si tentasse all'epoca di far crescere in prossimità dell'Alto Matanna sia i fiori che le piante alpine). La presenza nell'immagine del profilo aguzzo del Monte Forato (un luogo assolutamente non visibile nella realtà dal punto di osservazione) con-

---

<sup>15</sup> Si trattava di una rivista di ispirazione cattolica che aveva iniziato le sue pubblicazioni nel 1908 come quindicinale e che proprio nel 1910 era diventata settimanale.

tribuisce ad accentuare il carattere alpino (e dunque svizzero) dei luoghi.

Sempre sul tema delle immagini utilizzate per far passare verso il pubblico un particolare messaggio (e allo stesso tempo rivelatrici delle ambizioni e delle utopie di chi le commissionava) ve ne è una particolarmente importante per la storia che stiamo raccontando (Fig. 74). Si tratta di una cartolina colorata a mano, dominata sulla sinistra dall'immagine di un pallone aerostatico che sembra come emergere dalle ali di una strana farfalla dalla testa, chiaramente umana, (adornata questa da un monocolo in bella evidenza, trattenuto da una cordicella legata al corpo da bruco). Il resto dell'immagine è caratterizzato da un lungo festone di color rossiccio che, con vari ondeggiamenti, percorre lo spazio grafico collegando tra di loro le immagini simboliche di quattro città. Partendo dalla prima, a sinistra e subito sotto il corpo della farfalla, e arrivando all'ultima, a destra e in basso, troviamo nell'ordine: Viareggio, Rome, Paris, New York. Viareggio è stilizzata con l'immagine del mare (e forse anche di un canale – il Burlamacca!?) e con quella della spiaggia e degli impianti balneari; di Roma si riconosce la cupola, evidentemente di San Pietro; per Parigi è rappresentato in modo esplicito il palazzo del Louvre; e di New York si rappresentano i grattacieli, insieme alla bandiera a stelle e strisce.

---

<sup>16</sup> In effetti Aristide Bruni aveva tentato di acclimatare le stelle alpine nella zona del Monte Matanna.

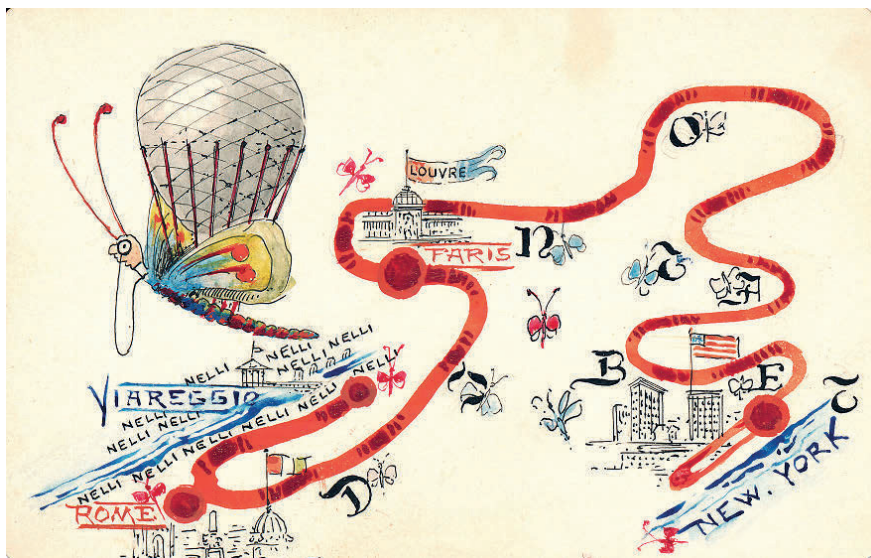


Fig. 74. Una rara cartolina colorata a mano del 1908, che associa Viareggio a tre tra le città più importanti del mondo e nella quale compare il nome di Dino Tabet, l'avvocato che era presidente della società creata dai Barsi per promuovere i loro alberghi e l'iniziativa del pallone frenato del Matanna. (© Franco Pocci)

Il motivo di interesse per la nostra storia (oltre evidentemente la presenza del pallone aerostatico, e la data della cartolina, indicata a penna sul retro: 1908) è la presenza, nell'immagine, del nome di un personaggio significativamente legato ai Barsi e ai loro progetti turistici e promozionali: Dino Tabet. Le lettere del nome, in eleganti caratteri di tipo gotico, sono accompagnate dal disegno schematico di una piccola farfalla, e questo ci induce a pensare che la grossa farfalla multicolore con monoclo alluda proprio al personaggio in questione.

L'immagine suggerisce due possibili spiegazioni, non necessariamente esclusive l'una dell'altra. La prima, più ovvia, è che Tabet sia

un gran viaggiatore, e che le città raffigurate siano tra quelle più significative per lui. Certo lo è Roma, la capitale in cui egli ha il suo studio legale di importante avvocato amministrativo, e lo è anche Viareggio, la città balneare nella quale trascorre le sue vacanze e in cui ha a un certo punto deciso di mettere radici, al punto di farvisi costruire una villa piuttosto elegante e di diventare presidente della società creata dai Barsi.



Fig. 75. Una veduta antica di Villa Tabet a Viareggio, l'abitazione viareggiese dell'avvocato Dino Tabet.

La seconda interpretazione del significato simbolico della cartolina è - come dire - meno privata, e rende forse meglio ragione dei vari elementi che entrano nella sua composizione grafica, e in particolare, spiega la presenza nell'immagine della scritta ripetuta che appare nella zona corrispondente a Viareggio: "NELLI, NELLI, NELLI...".

È difficile non pensare in proposito che questa scritta non alluda alla famiglia Nelli, una stirpe di ricchi imprenditori viareggini probabilmente associati a Tabet (e ai Barsi) nelle iniziative di promozione

turistica della città versiliese. Ferdinando Nelli, che era stato sindaco della città negli anni Novanta dell'Ottocento, era titolare dell'impresa di costruzioni che aveva realizzato il primo tratto della ferrovia tra Lucca e Viareggio, e la sua famiglia era proprietaria di numerosi terreni e immobili della zona, e, in particolare del prestigioso *Grand Hotel Royal*. Per lungo tempo i Nelli avevano avuto in concessione dal Comune l'esercizio dell'illuminazione pubblica della città.

La cartolina potrebbe essere dunque considerata un emblema delle volontà congiunte di Tabet, dei Nelli e dei loro associati (tra cui indubbiamente i Barsi), di promuovere Viareggio (e la Versilia) a tal punto da poterla porre, come meta di attrazione turistica, a livello di metropoli come Roma, Parigi e New York. In un'ottica di questo genere, il pallone, con la sua variopinta leggerezza, diventerebbe una specie di simbolo o – come diremmo ora – di *testimonial* dei progetti di espansione turistico-imprenditoriale di Viareggio e della Versilia concepiti da Tabet insieme con i Barsi e i Nelli; in particolare collegherebbe idealmente la costa ai monti con la sua aerostatica leggerezza di farfalla multicolore.

Come che sia, è certo che l'iniziativa del pallone aerostatico fu ideata e portata avanti con impegno e determinazione dai Barsi e inserita con grandi disegni e ampi mezzi nell'ambito di una Viareggio che si avviava a diventare polo di attrazione turistica internazionale. Abbiamo già riferito come la sede della società creata dai Barsi e presieduta da Tabet fosse a Viareggio, e non – come potrebbe apparire



più ovvio – a Camaione. I turisti che desideravano usufruire del trasporto sul pallone Rosetta venivano ricevuti alla stazione di Viareggio e di lì condotti in automobile a Candalla, dove vi era un padiglione con impiegati che mettevano a disposizione i muli necessari per proseguire il percorso fino all’hangar. Il costo “per ogni gita” era di 2 lire, e, con un prezzo supplementare, si poteva addirittura usufruire del trasporto in portantina.



Fig. 76. I resti del padiglione in legno situato in località Candalla, a poca distanza dalla ferriera Barsi, dove i turisti diretti all’Alto Matanna venivano accolti e accompagnati, in mulo o in portantina, alla stazione di partenza del pallone. È probabile che il legno utilizzato per costruirlo fosse lo stesso impiegato per erigere l’hangar. Questo legno proveniva da una nave in disarmo che Daniele Barsi aveva acquistato a Genova.

Era invece di 6 lire il costo di un biglietto di andata e ritorno in pallone, la cui validità era di tre mesi (per avere un'idea del valore in termini attuali di queste cifre bisogna considerare che 2 lire rappresentavano all'epoca la paga giornaliera di un bracciante agricolo, e 6 lire potevano corrispondere al salario – sempre giornaliero – di un operaio specializzato).<sup>17</sup>



Fig. 77. I biglietti emessi dalla società dei Barsi e valevoli per il trasporto con cavalcature da Candalla alla stazione di partenza del pallone (immagine a sinistra) o per l'ascensione aerostatica al Col delle Prata (immagine a destra).

All'arrivo poi alla stazione superiore, agli Erti di Casoli, i turisti percorrevano solo la breve distanza (circa trecento metri) che li portava al luogo vicino dove era in attesa una vettura che li avrebbe condotti all'Alto Matanna (Figg. 54 e 67).

Sul tipo di vettura messa a disposizione dai Barsi, stando ai ricordi di famiglia giunti fino a Giuseppe Barsi, e anche alla testimonianza del guardiano dell'hangar del pallone, Pietro Pardini (il nostro Pieraccino), sembra che si trattasse di una automobile.

<sup>17</sup> In particolare a Viareggio la paga giornaliera di un operaio era, nel 1903, di 1,60 lire, mentre quella di un carpentiere navale variava tra le 4 e le 5 lire al giorno.

Altre testimonianze indicano invece che veniva utilizzata una vettura trainata da cavalli.<sup>18</sup> Il piccolo mistero è stato risolto dal racconto fattomi da un anziano di Pascoso, Daniele Fiori, di 87 anni, il quale mi ha riferito in più occasioni quello che sentiva dire dai vecchi del paese:

All'inizio portaino una carrozza con un cavallo... così mi han detto... io 'un l'ho visto, perché io a quel tempo 'un ero nianco nato... poi quello 'un andava bene perché l'animale va accudito, e il lavoro li era un po' soltanto estivo... portaino una macchina... la portaino a pezzi... che l'hanno montata lassù... e andaino co' questa macchina".<sup>19</sup>

Anche nel ricordo di Giuseppe Barsi, in assenza di una strada carrozzabile da Pescaglia all'Alto Matanna, l'automobile sarebbe stata montata in loco dopo essere stata trasportata in pezzi. È probabile che, oltre al motivo riferito da Daniele Fiori, giocassero altre ragioni nella scelta dei Barsi di utilizzare un'auto per il trasporto dei turisti dalla stazione superiore del pallone fino all'albergo. In particolare, in un luogo non raggiungibile con strade carrozzabili com'era il Monte Ma-tanna, la presenza di un moderno mezzo meccanico rappresentava un elemento di attrazione di sicuro valore "promozionale", qualcosa insomma *à épater les bourgeois*, da stupire persino la raffinata clientela dell'epoca. È da dire inoltre che Daniele Barsi aveva una vera passione per le automobili.

Sulla base dei ricordi di famiglia, suo nipote, Daniele Zenari, mi

---

<sup>18</sup> Tra quelli che parlano di "macchina" in una testimonianza scritta è Michele Pardini, l'abitante di Casoli che abbiamo citato, insieme a Pieraccino, a proposito della costruzione dell'impianto del Pallone.

ha raccontato che il nonno acquistò verso il 1914, dalla Società Piemontese Automobili (SPA), una vettura fuoriserie che era stata inizialmente ordinata alla fabbrica torinese dall’Arciduca Francesco Ferdinando di Asburgo, e che non era stata poi ritirata per la tragica morte a Sarajevo del nobile austriaco.



Fig. 78. Daniele Barsi (in piedi sulla destra) con la sua famiglia “sulla strada di Arni nel 1916”, come risulta dal testo, scritto sul retro della foto dalla figlia di Daniele, Maria, la ragazzina sulla sinistra, seduta in grembo alla sua istituttrice, la baronessa tedesca Maria von Strantz (di cui si parlerà dopo). Oltre all’autista, nella foto vi sono Rosetta Bianucci (sulla sinistra) e gli altri due figli di Daniele e Rosetta, Gino (il ragazzo con il viso rivolto verso il retro della vettura) e Bruna. L’auto è la SPA fuoriserie inizialmente destinata all’Arciduca di Austria, Francesco Ferdinando.

<sup>19</sup> A proposito di animali da accudire, bisogna tener conto che Daniele Fiori parlava della cosa con cognizione di causa perché, così mi disse, aveva fatto il mulattiere per tutta la vita.

Oltre a organizzare in modo così puntuale il trasporto “integrato” da Viareggio all’Alto Matanna, i Barsi – e in particolare Daniele – avevano predisposto una capillare promozione della loro iniziativa attraverso i vari mezzi di comunicazione dell’epoca. Abbiamo già avuto modo di ammirare la cartolina da loro fatta stampare per pubblicizzare l’iniziativa (Fig. 53), notando come l’eleganza pittorica e l’efficacia del messaggio prevalessero rispetto al realismo della rappresentazione. Abbiamo anche accennato al fatto che la società dei Barsi pubblicava il giornale *Viareggio estiva*, del genere dei fogli mondani dell’epoca in cui una parte significativa dello spazio era dedicato agli elenchi degli ospiti di riguardo che frequentavano gli alberghi di un certo livello della città. In effetti lo scopo vero di questo giornale, neppure troppo nascosto, era proprio quello di pubblicizzare l’iniziativa dei Barsi, del “pallone frenato” o “funivia aerostatica” che fosse; e non a caso esso comincia a uscire nel mese di giugno del 1910, quando cioè i lavori dell’impianto sono in fase avanzata e se ne prevede, a breve distanza di tempo, l’ascensione inaugurale.<sup>20</sup>

---

<sup>20</sup> Venivano stampate a Viareggio numerose riviste “balneari” di varia periodicità, di solito limitate ai mesi estivi, basate per lo più su cronache mondane, elenchi degli ospiti di riguardo degli alberghi, annunci o resoconti di manifestazioni culturali o sportive, “gossip” di vario tipo, e normalmente riccamente illustrate di disegni e caricature. Tra le prime *Il Mare* e “*La Burlamacca*” che avevano iniziato le pubblicazioni rispettivamente nel 1898 e nel 1899. Nel 1910, l’anno della fondazione di *Viareggio Estiva*, era apparso anche un altro giornale simile, diretto dallo stesso giornalista, Alfredo Gentili, e intitolato *Viareggio – Rivista balneare e climatica del Tirreno*. Questo tipo di riviste rappresentava l’aspetto più leggero e frivolo di una importante industria editoriale viareggina, con pubblicazioni di vario carattere e varia impostazione politico sociale, da quella anarchico-socialista (come *Versilia Nova* ed

Nel secondo numero della rivista, datato 25-26 giugno, compare in prima pagina un articolo dal titolo “Fascini Apuani” a firma di Italo Battelli, uno dei funzionari della società dei Barsi, il quale descrive una passeggiata sul Matanna, fatta insieme ad amici (tra i quali un certo Armando Banti “un livornese puro sangue, mascagnano fervidissimo, con la *Cavalleria Rusticana* e l’*Iris* sempre in bocca”).<sup>21</sup> L’articolo porta in calce una annotazione editoriale secondo cui il testo sarebbe stato scritto nel novembre 1909 “quando cioè la Ditta Barsi già faceva sacrificio del suo tempo e del suo denaro per la meravigliosa iniziativa del pallone frenato che può considerarsi ormai cosa fatta perché l’impianto comincerà [*sic*] a funzionare nella prima diecina di luglio”. Si tratta, in modo del tutto evidente, di un testo a carattere pubblicitario.

Nella cronaca della passeggiata si racconta come il gruppo con Battelli e Banti si fermi verso mezzogiorno all’Albergo Alto Matanna, che viene descritto con una certa retorica, sia per quanto riguarda la posizione che le caratteristiche:

Una posizione veramente magnifica. Di lì lo sguardo domina tutta la pianura Versiliese, la Lunigiana, buona parte della Lucchesia. Cinque, dieci, quindici mammelle mostruose della madre terra s’inseguono tutte in una corsa folle sotto lo specchio del cielo: si stringono poi in un cerchio quasi per far credere soltanto nella vergine bellezza dell’Alpe. L’Albergo è grande, pulitissimo; ha davanti delle vaste praterie ombreggiate da file di larici e di abeti, che avranno certo fatto sognare al Pascoli il tic-tac delle capinere, il tin-tin dei pettirossi, il re-re-re dei cardellini, e sentire al D’Annunzio il desiderio di stringere in un abbraccio solo tutta l’Alpe, da Val di Serchio a Val di Magra.

---

*Eco di Viareggio*), a quella cattolico-liberale (come *La Realtà*) e a quella conservatrice e clericale (come *L’Appello*).

<sup>21</sup> Anche il Banti era un funzionario della Società dei Barsi.

Di idillio in idillio si entra pian pianino nel vivo dell'argomento, non senza aver prima creato una certa suspense narrativa:

Nell'Albergo fummo accolti con signorile cortesia da Daniele Barsi, una nostra vecchia conoscenza, e da altri due signori che sapemmo più tardi chi fossero. Il Barsi prestava tutte le sue attenzioni ad una cinquantina di uccelletti che in filza e infiolettati di salvia, giravano davanti al caminetto della sala, cantando sommessamente forse il *Requiem d'amour* di Murger: i due signori consultavano alcuni schizzi, tolti da una borsetta di cuoio nero che posava sopra un piccolo tavolo in disparte.

L'articolista si dichiara a questo punto preso da grande curiosità per l'identità dei due misteriosi personaggi. L'arcano non viene però svelato subito, si dice per una certa reticenza del Barsi, personaggio che viene descritto con certa *verve* futurista, evidentemente al fine di stimolare l'interesse del lettore per lui: “un giovane – per chi non lo conosce, ma credo che siano pochi – sveglio, velocipede, seminato da tutte le parti come la gramigna”.

È solo l'incontro del Battelli con “un vecchio amico di scuola, intimissimo della famiglia Barsi” che permette infine di soddisfare, almeno in parte la curiosità dell'articolista e del lettore. Dopo aver parlato, come si usava tra compagni di scuola dell'epoca, largamente imbevuti di cultura classica, i quali si ritrovano dopo tanti anni “prima [...] della forza epica di Omero, della dolcezza degli esametri di Virgilio, poi del monte, della vita alpina”, ecco la domanda sull'identità dei misteriosi personaggi al quale “il vecchio amico” risponde dicendo che i due sono “il capitano Frassinetti, il valoroso campione delle cor-

se aeronautiche e l'Ing. Porro Lodi di Milano". Alla domanda successiva sulle ragioni della loro presenza in quei luoghi ecco la risposta:

Per un progetto di pallone frenato, del tutto nuovo in Italia, che la Ditta Barsi ha intenzione di far funzionare quanto prima per allacciare Viareggio al Matanna, il monte al mare, riunire così l'industria di queste vallate che racchiudono tanti tesori, all'industria del piano che è sempre inquieta di allargarsi. [...] Si tratterebbe di una funicolare composta essenzialmente di un grosso cavo di guida sul quale scorre il carrello dell'aerostato, la cui forza ascensionale [*sic*]<sup>22</sup> viene regolata da freni a mano e automatici.

Alla domanda se sia possibile che un tale mezzo di trasporto risulti "pericoloso per chi si avventura nei regni dell'aria", la risposta è del tutto rassicurante:

Niente affatto perché il cavo di guida è calcolato in modo da sostenere con tutta sicurezza il carrello e la cesta carica anche nel caso, quasi imprevedibile, in cui la forza ascensionale dell'aerostato venisse annullata. In questa eventualità agirebbero immediatamente i freni arrestando il carrello in qualunque punto della sua corsa e verrebbe calato dalla stazione superiore il cavo di ripresa mediante il cui argano verrebbe fatto salire o scendere alla stazione desiderata.<sup>23</sup>

Nello stesso numero della rivista vi è un altro articolo, questa volta di attualità, anch'esso basato su una camminata verso i monti che però si arresta alla "Grotta all'Onde"<sup>24</sup>. L'autore è un certo Alberto Benedetti, che si dice camaiorese di origine. Da questo articolo ricaviamo

---

<sup>22</sup> Non si tratta in questo caso di un errore di ortografia in quanto all'epoca la dizione con la "z" era di uso abbastanza comune.

<sup>23</sup> Vedremo più tardi come le parole usate qui dai Banti siano riprese da un documento dell'epoca, in cui però "ascensionale" viene scritto secondo la grafia considerata corretta ai giorni nostri.

<sup>24</sup> La dizione al plurale ("Onde" invece che "Onda" come si usa attualmente), che si trova in alcuni giornali dell'epoca, corrisponde in effetti meglio alla realtà, soprattutto nei periodi di abbondanti piogge, in cui le cascate che scendono dalla roccia sono più di una.



alcune informazioni abbastanza rilevanti sulle iniziative dei Barsi, a dispetto del fatto che manchi nel testo un riferimento esplicito al pallone. La prima riguarda la presenza a Candalla di uno “*chalet* in legno”. Si tratta della costruzione che – come noi sappiamo – rappresentava il punto in cui i turisti provenienti da Viareggio (e da altri luoghi della pianura) venivano accolti per essere poi avviati verso la stazione inferiore del pallone (quella che è illustrata – nello stato attuale – nella Fig. 75). La seconda informazione concerne la presenza di “un filo che viene dalla ripida salita di Casoli e va giù verso il piano” indizio evidente “che c’è il telefono segno e conquista di progresso”. È questa la prima menzione, che abbiamo trovato nei giornali dell’epoca, relativa al telefono fatto installare dai Barsi per collegare i loro alberghi sui monti alla loro sede di Viareggio (passando per le due stazioni del pallone). La terza informazione riguarda la presenza alla “Grotta all’onde” della “colossale e al tempo stesso elegante costruzione dell’hangar”, occasione per l’articolaista di lodare gli operai che “lavorano alacremenente e con passione vera”. “Questi montagnoli – egli commenta - ànno certamente ben compreso che tutto ciò che ora fanno sarà nuovo guadagno per essi col movimento dei forestieri”.

In effetti questa nota sui possibili vantaggi economici dell’impresa, non solo per i Barsi che l’hanno voluta e finanziata, ma anche per la gente del luogo, e in particolari per le donne e gli uomini di Casoli, è il tema fondamentale dell’articolo.

Scrive Benedetti:

Non vi è più a Casoli una ragazza o una donna che abbia voglia di lavorare e che non sia adibita a qualche lavoro. E lo stesso degli uomini. Fino alla Grotta all'Onde non ho fatto altro che incontrare operai che andavano e venivano; chi per una cosa, chi per un'altra lavorano tutti.

E poi continua dicendo che si tratta di “un’impresa che al suo nascere vi comincia col dare lavoro a un 150 persone, la maggior parte delle quali o erano a spasso o avevano delle *paghe irrisorie*”. Comunque, a dispetto degli evidenti vantaggi economici per la gente del luogo, l’iniziativa dei Barsi “proprio in Camaiore dove appunto l’impresa doveva trovare appoggio morale e materiale, ha invece dovuto subire contrarietà e superare ostacoli”.

Non abbiamo documenti che attestino in modo diretto le contrarietà e gli ostacoli opposti dalle autorità di Camaiore al progetto del pallone frenato, e neppure conosciamo le possibili ragioni di queste difficoltà. Le carte dell’archivio comunale della città mettono comunque in evidenza le complicazioni che Daniele Barsi si trovò ad affrontare per la realizzazione e l’uso della linea telefonica, una tappa fondamentale della loro iniziativa per unire, in Versilia, vacanze balneari e turismo di montagna. Per quel che riguarda sia il telefono che il pallone, dagli stessi documenti appare evidente il netto *décalage* esistente tra le i tempi lenti dell’amministrazione di Camaiore e l’ansia imprenditoriale dei Barsi. Basti pensare che l’approvazione della concessione “di poter passare attraverso il terreno comunale situato presso la Grotta all’Onda in località detta Agli Erti con un cavo metallico da servire per la costruenda funicolare del Pallone

frenato del Matanna fu deliberata dal Consiglio comunale solo l'11 agosto del 1910. In quei giorni l'impianto era di fatto tutto già costruito e stavano iniziando le operazioni di gonfiaggio. dell'aerostato.

Numero della deliberazione	DATA ED OGGETTO DELLA DELIBERAZIONE	CONTENUTO DELLA DELIBERAZIONE	DATA DEL VOTO E DELL'APPROVAZIONE DELLA DELIBERAZIONE E DEL SUO ESITO	Osservazioni
41	Agosto 1910	<p>si concede al Signor del Sig. contro la inscrizione della            società a non essere indoliti, quale da costituirsi da quest'or            mine alla Società del Sig. a Sign. di S. Agostino, fonda del Sig.            metri in 1.125, 55.</p>		
50	Pallone frenato	<p>Tutta la domanda presentata dal Sig. Enrico Borsi, nella quale si            domanda l'acquisto di un pallone frenato della Società Anonima Palloni Aeronautici S. Agostino            Pallone N. 11, per            un periodo della durata di 10 giorni, in data 28 Maggio 1910, nella quale            si concede la concessione di tutto l'attacco all'attacco di un pallone frenato            di metallo da essere fissato all'asta in 1.125, 55. Tutti i costi, con un costo            di 1.125, 55, per la costruzione, fornitura del pallone            frenato per l'attacco.</p> <p>Tutta la suddetta domanda della Società Anonima Palloni Aeronautici S. Agostino            del 28 Maggio 1910 con la quale chiede di acquistare dal Comune il ter            ritorio lungo il corso del corso del pallone frenato attualmente            in costruzione di circa 1.125, 55, e questo con un risultato negativo            su tutto il terreno di circa 1.125, 55.</p>		

Fig. 79. La prima parte della pagina, tratta dal registro delle delibere del Comune di Camaiore, in cui si concede alla società dei Barsi, l'11 agosto 1911, il permesso di passaggio del cavo per il pallone frenato.

Nella parte che segue entreremo qui nei dettagli delle vicende dei rapporti tra la società dei Barsi e l'amministrazione comunale di Camaiore per i quali la documentazione conservata nell'archivio cittadino è abbastanza imponente e complessa da ricostruire nelle sue articolazioni temporali. Data la sua importanza la riportiamo in modo analitico, anche se questo rischia di interrompere il flusso narrativo della nostra storia. Invitiamo i lettori non interessati a quelle che potrebbero

apparire minuzie burocratiche, più adatte alla verbalizzazione di una vicenda giudiziaria che a un racconto storico, ad andare oltre, saltando subito a p. 142. Per chi decidesse di seguire questo nostro consiglio, ci limitiamo qui a sottolineare che, quasi certamente, le lungaggini amministrative incontrate dai Barsi furono alla base della decisione di Daniele, *a posteriori* decisamente sbagliata, di costruire l'hangar in legno, per affrettare i tempi dell'opera, invece che in muratura, come volevano gli ingegneri.

*I Barsi e l'Amministrazione comunale di Camaione: una vicenda complessa e senza "happy end"*

Inizio qui con le carte conservate nell'archivio comunale di Viareggio, dicendo che il primo documento amministrativo relativo alla linea telefonica privata dei Barsi che mi è stato possibile rintracciare consiste in una delibera della Giunta del 15 ottobre 1909 con la quale si accoglie la "domanda avanzata dalla Ditta Alemanno Barsi & C. tendente ad ottenere il permesso di poter piantare alcuni pali lungo un lato della Via della Gronda, dall'Ufficio Daziario di Porta a Pietrasanta alla Via di Camaione, per miglioramenti da apportare all'impianto telefonico che congiunge l'Ufficio della prefata Ditta, posto in questa città Via Garibaldi, e l'Albergo Matanna". Da questo documento apprendiamo che, a quella data, già esisteva questa linea telefonica privata dei Barsi, e che la richiesta mirava evidentemente a migliorarne il funzionamento.

Nell'archivio storico di Camaiore vi è una ricca documentazione relativa all'impianto telefonico dei Barsi, consistente in corrispondenza con l'amministrazione comunale, e poi delibere, pareri tecnici e altro. Nella lunga storia che queste carte permettono di ricostruire (nella quale appare a un certo punto anche quella – molto meno rappresentata dal punto di vista documentario – del pallone), si possono distinguere due fasi principali. La prima, che va da febbraio 1909 fino alla metà del 1910, riguarda la linea telefonica privata che i due imprenditori di Palagnana si propongono di impiantare per mettere in collegamento i loro alberghi sulla montagna e la loro sede di Viareggio, e - nel tratto intermedio - le stazioni del pallone inferiore e superiore, ancora tutte da costruire. La seconda, che va dalla metà del 1910 all'aprile dell'anno successivo, riguarda invece il progetto dei Barsi di trasformare questo loro impianto in una linea telefonica pubblica, collegata alla rete nazionale, che possa essere messa a disposizione di Camaiore, una città che – a differenza di Viareggio – ne era ancora sprovvista. In questa storia – come vedremo – vi sono momenti di difficoltà e di attrito e la conclusione avrà tutt'altro che le caratteristiche del lieto fine.<sup>25</sup>

Il primo documento in assoluto relativo alla linea telefonica dei Barsi da me trovato nell'archivio di Camaiore è datato 27 febbraio 1909 e riguarda la richiesta presentata dai Barsi padre e figlio (ma

---

<sup>25</sup> Nella vicina Viareggio un sistema telefonico pubblico, collegato alla rete nazionale, esisteva già dal 1901, ed era gestito dalla Società Telefonica Italia Centrale. Nel 1910 il numero di abbonati era di circa 100.

firmata dal solo Alemanno) al Regio Commissario del Comune (un certo D’Aloe) intesa a ottenere “l’autorizzazione di poter passare col loro Impianto Telefonico sulla Strada che da codesto Capoluogo per Vado, Lombrici, Casoli, Polveriere, Fontanacce, conduce al confine di codesto Comune presso la foce del Crocione.” Nella richiesta i Barsi dichiarano di essere “pronti a riparare a proprie spese i danni che si potranno cagionare alla strada per la Piantagione dei Pali, facendo pure notare che detti Pali in alcune località saranno di riparo ai pericoli che la strada presenta”.

Già a partire da questo documento ci rendiamo conto come i due imprenditori di Palagnana inseriscano la loro richiesta in una visione ampia di promozione turistica, facendola scaturire dalla “considerazione del sempre crescente numero di forestieri che ivi accorrono (dove l’ “ivi” va riferito nel contesto a Camaione, ma sottintende evidentemente tutta la zona che, dal litorale – e in particolare da Viareggio – va alle montagne in cui sono collocati gli alberghi dei Barsi). E in effetti i due si dicono fiduciosi che il rappresentante del Comune “vorrà loro accordare quanto essi chiedono, considerando anche il grande il grande [*sic*, ripetuto] vantaggio che ne risente codesto Comune dal continuo passaggio tanto nell’andata come nel ritorno della numerosa colonia dei forestieri, che con grande sacrificio i sottoscritti hanno potuto chiamare su quei Monti, facendoglieli conoscere, poiché erano affatto sconosciuti come Località Climatiche, prima che i medesimi si decidessero ad aprire gli attuali Alberghi”.

Dopo aver ottenuto il parere positivo dell'Ufficio Tecnico, il Regio Commissario concede, il 13 marzo successivo, quanto richiesto dai Barsi, chiedendo loro l'impegno "a riparare a proprie spese i danni che potranno essere cagionati dalla strada per dato e fatto della piantagione dei pali" (impegno al quale i Barsi dichiarano di sottostare). La realizzazione di questo impianto telefonico porta, in data 16 giugno 1909, a una ulteriore richiesta dei Barsi al Comune di Camaiore (ora rappresentato dal sindaco, Giuseppe Graziani) intesa a ottenere il permesso di "collocare diversi pali nei boschi di proprietà di Cotesto Comune, situati lungo il torrente della Grotta all'Onde".

Questa nuova richiesta è da mettere verosimilmente in relazione al fatto che nel frattempo i Barsi si stanno muovendo anche nell'altra direzione della loro iniziativa, quella del pallone frenato, e hanno deciso di collocare la stazione di partenza del pallone nella zona vicina alla Grotta all'Onda (sappiamo dalla testimonianza del guardiano del pallone, Pietro Pardini - Pieraccino - a cui abbiamo fatto già riferimento, che all'inizio volevano situare la stazione di partenza più in basso, nella zona di Candalla). La nuova richiesta viene accolta con una delibera della Giunta comunale datata 25 giugno 1909, e poi - dopo aver sentito il Prefetto di Lucca - con una deliberazione del Consiglio nella quale si impone ai Barsi il pagamento all'amministrazione comunale di un canone annuale di 30 lire; e, inoltre, l'eventuale messa a disposizione del Comune "senza dare ai Sigg. Barsi alcun compenso" del loro impianto qualora il Comune decida di installare esso stesso in Camaiore un

servizio telefonico pubblico”.

Le cose vanno avanti e i lavori del telefono privato dei Barsi procedono, con – apparentemente – il solo intoppo rappresentato dal fatto che, nel far passare la linea nella zona di Lombrici, il cavo era stato collocato al di sotto del piano stradale, e questo – a dire del sindaco - andava contro i termini della concessione comunale. I problemi si appianano a settembre dello stesso anno, dopo che i due imprenditori fanno presenti le ragioni tecniche e di sicurezza che li hanno portati a modificare il loro impianto nell’attraversamento di Lombrici e si dichiarano “pronti a rimuovere i fili ed a rimettere *in pristinum* il piano stradale sempre e quando codesta Amministrazione Com. credesse opportuno e necessario richiederlo”.

È interessante notare che già prima di arrivare all’accordo e alla delibera finale favorevole del Consiglio comunale che autorizza (in data 6 settembre) i lavori, il telefono è diventato operativo. Questo risulta tra l’altro da una lettera spedita al sindaco il giorno prima da uno dei funzionari della società “Alemanno Barsi & Figlio” (non è stata evidentemente ancora costituita a questa data la nuova società che fa capo ai due imprenditori) nel quale si ringrazia il sindaco “per il disturbo preso iersera nel venire al ns. ufficio per conferire per telefono col ns. sig.<sup>c</sup> Daniele al Matanna”. Notiamo qui come il fatto che il sindaco si rechi nella sede di una società privata costituisca un evidente indizio della possibile disponibilità dell’amministrazione comunale di Ca-



maiore verso i Barsi e le loro iniziative, almeno in questa fase delle loro reciproche relazioni. L'ultimo documento del 1909 riguardante la linea telefonica privata dei Barsi che ho potuto rintracciare all'archivio di Camaiore risale al 2 novembre. Si tratta di una lettera redatta da un funzionario della società della loro società (Armando Banti, il "livornese purosangue" citato nell'articolo di *Viareggio Estiva* sui "Fascini Apuani") in cui viene chiesto all'amministrazione comunale un appuntamento per la firma del documento di concessione relativo all'impianto telefonico.

Il documento successivo relativo alla linea telefonica (ancora una lettera dei Barsi all'amministrazione comunale - datata in questo caso 9 gennaio 1910), rappresenta probabilmente il passaggio alla nuova fase del progetto telefonico dei due imprenditori, quello in cui si inizia a pensare all'idea di un servizio telefonico pubblico, gestito dalla loro società, e collegato alla rete nazionale. In questa lettera viene fatto presente che, poiché nel tratto che corre nella pianura camaiorese la loro linea trasportata dagli stessi pali adibiti al sostegno della linea appartenente alla Tranvia Camaiore-Viareggio, spesso si verificavano disfunzioni dovute a "induzioni, interruzioni ed alterazioni nella corrente del circuito che gravemente e continuamente danneggiano le due comunicazioni". I Barsi chiedono pertanto all'amministrazione comunale il permesso per collocare pali per il sostegno dei fili della loro linea "lungo la via detta delle Capanne, nel tratto che dall'inizio di questa nella Via Provinciale Emilia presso il Ponte di Sasso, va fino al

Molino del Marchese Vincenzo Massoni presso l'antica cava Frediani”.

L'idea di separare la propria linea telefonica da quella della tranvia aveva portato nei mesi precedenti a pratiche analoghe dei Barsi anche presso l'amministrazione comunale di Viareggio. Questa, con una delibera della Giunta datata 15 ottobre 1909, aveva accolto la richiesta dei due imprenditori “di poter piantare alcuni pali lungo un lato della Via della Gronda, dall'Ufficio Daziario di Porta a Pietrasanta alla Via di Camaiole, per miglioramenti da apportarsi all'impianto telefonico che congiunge l'Ufficio della prefata Ditta, posto in questa Città Via Garibaldi, e l'Albergo Matanna”. Una delle condizioni poste dall'amministrazione di Viareggio (“che la Ditta Barsi conceda in compenso al Comune le comunicazioni gratis”) è indizio abbastanza evidente che, già nell'ottobre del 1909 i due imprenditori si proponevano di trasformare il loro impianto telefonico privato in un servizio pubblico.

Torniamo ora Camaiole, dove l'analogha richiesta dei Barsi presentata – come abbiamo già detto - all'inizio di gennaio 1910, non troverà invece accoglienza favorevole. Il sindaco infatti, con una lettera datata 22 gennaio 1910, comunica ai Barsi che la Giunta non può soddisfare la loro richiesta “essendo in corso le pratiche per l'impianto di un telefono nel capoluogo per cui potrà occorrere che la detta strada [*cioè Via delle Capanne*] si trovi libera”.

È questo l'inizio di un rapporto travagliato tra la società dei Barsi e il Comune di Camaiore, che si concluderà più di un anno dopo con iniziative giudiziarie e l'ingiunzione ai Barsi, fatta dal sindaco a nome della giunta, di smantellare la linea telefonica da loro impiantata nel tratto "che interessa la località denominata al Duccini, fino al Ponte di Sasso, e nel tratto che attraversa la città di Camaiore", secondo quanto intimato a Daniele Barsi dall'Ufficiale Giudiziario della Pretura di Viareggio in data 18 aprile 1911. Non conosciamo le ragioni profonde di questo atteggiamento dell'amministrazione comunale di Camaiore, che pure – come abbiamo visto – in un primo tempo aveva mostrato una certa disponibilità nei confronti delle iniziative dei Barsi. Da quanto si legge nella lettera del sindaco del 22 gennaio potrebbe trattarsi del fatto che il Comune avesse deciso a un certo punto di impiantare e gestire in proprio una rete telefonica pubblica invece che affidarla a privati e non vuole dunque che la presenza di un'altra linea nel tratto Camaiore-Viareggio (dove operava già quella della tranvia) possa costituire un possibile inciampo al progetto comunale. A proposito della tranvia, notiamo qui *en passant* che questi sono gli anni in cui fervono le discussioni sull'ammodernamento della linea a vapore che il Comune aveva fatto costruire all'inizio del secolo, e gestire, da una società privata di Viareggio (la Massagli, Malfatti e Berrettini: Massagli & Co.) alla quale il Comune versava annualmente la somma di 5000 lire per contribuire alle spese d'esercizio.<sup>26</sup> Contrariamente a

---

<sup>26</sup> La tranvia tra Camaiore e Viareggio era stata inaugurata l'8 agosto 1900.

quanto l'amministrazione del tempo aveva supposto, la tranvia si era rivelata redditizia dal punto di vista economico, e forse la nuova amministrazione non voleva ripetere nel 1910, permettendo ai Barsi di trasformare il loro impianto privato in telefono pubblico, l'errore fatto all'inizio del secolo con la tranvia affidata a una ditta privata. Può darsi anche che l'ostilità del Comune di Camaiore verso il progetto di impianto telefonico pubblico dei Barsi fosse dovuta a pressioni della S.T.I.C. (Società Telefonica Italia Centrale) che aveva già impiantato da tempo il servizio pubblico a Viareggio, ma non vi sono elementi a supporto di questa possibilità.

Non seguiremo qui tutte le vicende che portano a un esito così sfavorevole per il tentativo dei Barsi di creare un servizio telefonico pubblico sa Camaiore, vicende ampiamente documentate nelle carte dell'archivio storico di Camaiore. Notiamo solo che a un certo punto di questa storia, verso l'inizio di aprile del 1910, compare nella documentazione, dalla parte dei Barsi, la carta con l'intestazione "Stazioni Climatiche, Viareggio – Camaiore – Alto Matanna, Società Anonima", che sostituisce quella della "Alemanno Barsi & Figlio", segno evidente che si è intanto costituita la società promossa dai Barsi per realizzare le loro iniziative turistiche a ampio respiro. Della nuova società (la cui sede a Viareggio è la stessa della precedente - e cioè Via Garibaldi 59 - e di cui sappiamo che Daniele è "consigliere delegato", e presidente è l'avvocato Dino Tabet), non abbiamo documentazione diretta per la mancanza alla Camera di Commercio di Lucca del fasci-

colo relativo. Sappiamo però dai certificati azionari, come quello della Fig. 51, che essa era stata costituita il 20 marzo 1910 con atto pubblico del notaio Ciro Casella approvato dal Tribunale di Lucca il 28 aprile dello stesso anno.

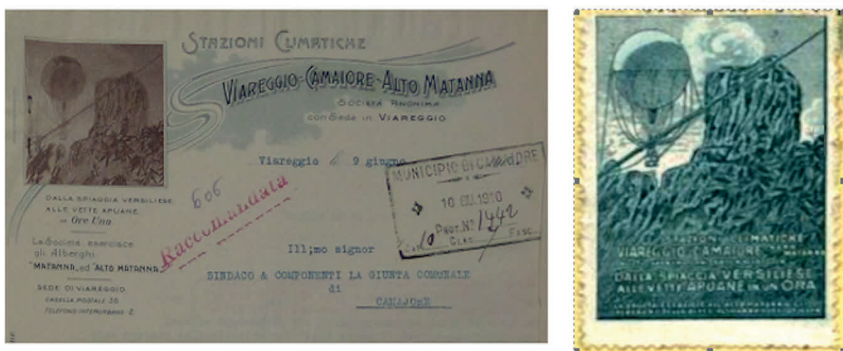


Fig. 80. A sinistra: l'intestazione della lettera del 9 luglio 1910, inviata da Daniele Barsi all'amministrazione comunale di Camaione in cui per la prima volta compare, seppure con minore ricchezza cromatica, l'immagine del pallone frenato e del Monte Procinto che i Barsi avevano utilizzato per la loro cartolina pubblicitaria della loro funivia aerostatica. Lo stesso motivo grafico venne usato dai Barsi, con diversa tonalità, negli erinofili utilizzati per le affrancature di cartoline spedite dall'Albergo Alto Matanna nel periodo del funzionamento del pallone frenato (immagine a destra).

Tornando a questa storia, anch'essa ampiamente documentata nell'archivio di Camaione, e facendo in particolare riferimento all'articolo a firma di Alberto Benedetti pubblicato con data 25-26 giugno 1910 su *Viareggio Estiva*, dal quale siamo partiti per questa lunga digressione sulle traversie del telefono dei Barsi, da quanto abbiamo detto finora possiamo comunque capire alcune delle ragioni che giustificano la sua affermazione a proposito delle iniziative dei Barsi: "proprio in Camaione dove appunto l'impresa doveva trovare appog-

gio morale e materiale, ha invece dovuto subire contrarietà e superare ostacoli”.

È tempo ora di esaminare in dettaglio i documenti dell'archivio comunale di Camaiore che riguardano direttamente l'iniziativa del pallone frenato. Sono in numero molto inferiore rispetto a quelli relativi al telefono, e - almeno in apparenza - non particolarmente rilevanti. Gettano però una luce importante sulle difficoltà a cui andavano incontro i Barsi nei loro rapporti con il Comune di Camaiore se li mettiamo in relazione con le informazioni sullo stato di avanzamento dei lavori dell'impianto del pallone derivate soprattutto dai giornali dell'epoca.

L'idea del pallone frenato aveva preso una certa consistenza già a partire dal novembre 1909, come sappiamo dalla nota già citata all'articolo sui "Fascini apuani" scritto da Italo Battelli e pubblicato su *Versilia estiva* del giugno 1910. Una conclusione analoga si ricava da un altro documento di cui parleremo ampiamente in seguito, datato 25 dicembre 1909. In questo documento si fa riferimento a dichiarazioni relative al progetto del pallone frenato del Matanna che risalgono al novembre o al dicembre dello stesso anno.

Nell'archivio di Camaiore il primo documento relativo al pallone corrisponde al mese di maggio dell'anno successivo e fa capire che i lavori sono già in fase abbastanza avanzata. Si tratta della richiesta, a cui abbiamo fatto già riferimento, nella quale Daniele Barsi chiede al Comune, il 18 del mese, il permesso di esplodere mine nella zona del-

la Grotta all'Onda "ove sorgono i lavori d'impianto del pallone frenato". Pochi giorni dopo, il 24 maggio, Daniele invia al sindaco di Camaiore una richiesta "perché voglia concedergli il passo, attraverso il terreno comunale sito in località Grotta all'Onde ed più esattamente denominata agli Erti, con il cavo metallico da servire per la funicolare costruenda fra l'Onde e Matanna". Sullo stesso tema, sempre nell'archivio comunale, troviamo una richiesta in carta da bollo della società dei Barsi, datata 8 giugno 1910, indirizzata agli "Ill: mi signori Sindaco e Componenti il Consiglio Comunale" in cui si chiede "di voler concedere in vendita alla Società stessa il terreno corrente lungo il percorso del cavo frenato che la Società stessa sta impiantando in territorio di cotesto Comune e ciò per una larghezza di circa m. 10/15 o quanto sarà per risultare necessaria, e per tutto detto percorso, di circa 800 metri".<sup>27</sup>

Com'era avvenuto nel caso dell'analoga richiesta presentata dai Barsi per il passaggio del cavo telefonico agli Erti di Casoli, anche in questo caso l'Ufficio Tecnico del Comune nega (in data 2 agosto 1910) il parere favorevole per la vendita, optando per la concessione, come affitto, del diritto di passaggio, e impone ai Barsi "un canone annuo complessivo" di 102 lire. L'approvazione della concessione alla Società dei Barsi del diritto di passaggio per l'impianto del cavo me-

---

<sup>27</sup> Questa richiesta, scritta a nome di Daniele Barsi in quanto "Consigliere Delegato" della Società Stazioni Climatiche Viareggio – Camaiore – Alto Matanna, è firmata da Armando Banti, il personaggio a noi ormai noto come il "livornese purosangue" dell'articolo sui "Fascini apuani" scritto, per Viareggio Estiva, da Italo Battelli, anch'egli funzionario della società dei Barsi.

tallico, secondo le condizioni indicate dall'Ufficio Tecnico, viene deliberata dal Consiglio comunale all'unanimità in data 11 agosto 1910. Il 15 del mese successivo il sindaco comunica al Barsi l'esito positivo della delibera e lo invita a recarsi in Comune "per stipulare l'atto di affittanza", con decorrenza dal primo di agosto. L'invito rimane evidentemente senza riscontro da parte della società dei Barsi, tanto che il sindaco lo reitera in data 27 settembre, chiedendo a Daniele, in qualità di Consigliere delegato, di recarsi in Comune il successivo 2 ottobre "alle ore 10, provvisto di tutti i documenti necessari alla stipulazione dell'atto di cessione di passaggio sul terreno comunale col cavo metallico pel Pallone Frenato". Non sappiamo se o quando questo atto venne firmato, perché questo è l'ultimo documento riguardante direttamente il pallone frenato che si trova tra le carte dell'archivio di Camaiore.

Confrontiamo ora queste date, e in particolare quella della delibera del Consiglio comunale di Camaiore favorevole alla concessione del passaggio del cavo (che rappresenta in qualche modo il via libera amministrativo all'impianto dei Barsi) con quelle sullo stato di avanzamento dei lavori che desumiamo dalle cronache dell'epoca o da altro materiale documentario. I lavori dell'impianto del pallone erano iniziati già a maggio del 1910, se consideriamo la richiesta fatta dai Barsi il 18 del mese di poter esplodere "mine a polvere nera a scopo di escavazione, in località detta "Grotta all'Onda" ove sorgono i lavori d'impianto del pallone frenato". In poco più di mese da questa data le



cose erano progredite sensibilmente, se teniamo conto di quanto scriveva Alberto Benedetti su *Versilia estiva* del 25-26 luglio, dove parlava della esistenza a Candalla di uno “chalet in legno”, e di un filo telefonico che scende da Casoli, e – soprattutto - della presenza alla “Grotta all’onde” della “colossale e al tempo stesso elegante costruzione dell’hangar”.

Per quanto riguarda specificamente il problema del cavo metallico, cioè quello a cui si riferisce la documentazione dell’archivio di Camaiore da noi appena analizzata, dobbiamo considerare quanto si dice in una cronaca pubblicata nel numero del 2-3 luglio 1910 di *Viareggio estiva*, a proposito dell’inaugurazione della “sezione viareggina dell’Associazione nazionale per il movimento dei forestieri”. Questa era stata inaugurata qualche giorno prima - martedì 28 giugno - con gran concorso di pubblico e di autorità, guarda caso proprio nella sede della società dei Barsi (destinata a essere la sede della stessa associazione che viene inaugurata). A questa cerimonia – come apprendiamo dalla cronaca - Daniele Barsi “fu impossibilitato ad assistere”, pur avendo “offerto locali e personale gratis” ed essersi dato cura di far intrattenere gli ospiti con “un modesto *vermouth* d’onore”, perché – si dice – “impegnato ai lavori di trasporto da Pescaglia all’Alto Matanna del cavo metallico lungo il quale deve scorrere il pallone frenato”. E proprio da Pescaglia, il “consigliere delegato” inviò “un telegramma di cortesia e di saluto”.

Nella prima pagina dello stesso numero del giornale, in un altro articolo intitolato con una certa retorica pomposità “In alto!” si dice che:

Le robuste e gagliarde braccia di oltre 100 operai hanno l'altro ieri [e cioè il 30 giugno o il primo luglio] elevato fino alla sommità del Matanna il cavo metallico sul quale dovrà scorrere il pallone frenato che da Viareggio in meno di un'ora condurrà i forestieri attoniti a godere le fresche e balsamiche aure dei monti Apuani”

E poi, con una certa vena futurista, il testo continua slanciandosi in un vero inno alla tecnica e alle energie imprenditoriali di Daniele Barsi:

Il cavo brilla ora al sole radioso di luglio e ha scintilli di argento ed ha vibrazioni sonore, e le rudi e forti popolazioni locali lo ammirano e lo guardano pensando al prodigio; ché di prodigio si tratta veramente, ove si pensi alla prontezza e alla celerità dei lavori, alle difficoltà, ai pericoli, alle asperità incontrate, e che solo una fibra vigorosa e tenace come quella di Daniele Barsi poteva vincere con la forza della sua volontà ferrea, con la sua energia che suscitano tutte le cose buone e fortemente sentite, con la visione larga della realtà che Egli tenne sempre ogni presente come guida sicura e faticoso cammino.

Il cavo si snoda ora su per le scoscese rupi apuane: ancora un giorno e sarà teso come il filo di una balestra; e lung'h'esso correrà il pallone che dovrà elevare con la sua forza ascensionale la elegante cabina alle verdi cime del Matanna, ove due alberghi magnifici sono pronti a ricevere gli ospiti numerosi, ed a prodigar loro ogni *confort* moderno.

Verso la fine di giugno il cavo è stato dunque collocato, molto prima che la Giunta o il Consiglio comunale di Camaiore approvino la cessione del diritto di passaggio ai Barsi per la sua installazione, e anche prima che l'Ufficio tecnico di Camaiore esprima il suo parere sulla richiesta di concessione da parte della società dei Barsi (richiesta

presentata – come sappiamo – il 18 maggio del 1910). Ed è anche – come sappiamo – stato costruito l’hangar.

In effetti la data in cui il Consiglio comunale di Camaiore approva la concessione del diritto di passaggio per il cavo (11 agosto, un giovedì) si colloca nella fase finale dei lavori dell’impianto, con l’inizio dell’operazione di gonfiaggio del pallone. Il giorno 16 infatti, dal municipio di Viareggio viene spedito un telegramma, firmato dal commissario prefettizio, il già nominato Roberto Cassano, nel quale si dà la seguente comunicazione:

Procede regolarmente gonfiatura aerostato stazioni climatiche Matanna ed è già all’altezza di metri 5 da terra. Funzionamento gazogeni perfettissimo. Continuando così domani uscirà dall’Hangar; prego avvertire pubblico”

Nel numero pubblicato il 17 agosto 1910, il corrispondente da Camaiore del giornale lucchese *Esare* riferisce che una copia di questo telegramma è pervenuta al prefetto di Lucca, il quale ne ha fatto affiggere il testo nella “vetrina della pasticceria dei Fratelli Juon”, un luogo – come egli poi precisa – “che è sempre stato la stazione di *reclam* [*sic*] di tutte le ultime novità”.<sup>28</sup>

---

<sup>28</sup> L’*Esare* era un quotidiano lucchese di matrice cattolica che aveva iniziato le sue pubblicazioni nel 1886, inizialmente con due numeri per settimana. Era stato fondato dal Marchese Lorenzo Bottini che lo diresse per oltre trent’anni. Fu uno dei giornali che seguì maggiormente le vicende del pallone del Matanna.



Fig. 81. Il caffè-pasticceria Juon di Lucca, nel quale fu esposto il telegramma spedito al Prefetto della città in cui si annunciavano i progressi nelle operazioni di gonfiaggio del pallone. Questo caffè era stato fondato nell'Ottocento dal pasticcere svizzero Giorgio Juon, padre di Andrea, il corrispondente e amico di Vincenzo e Alemanno Barsi per le comunicazioni meteorologiche. All'epoca del pallone era di proprietà di Andrea e di suo fratello che si chiamava anch'egli Giorgio, come il padre. Non meraviglia quindi che vi fosse esposto il telegramma che faceva apparire vicina la conclusione dell'impresa del pallone del Matanna.

Una copia di questo stesso telegramma (spedito il 16 agosto) perviene anche al sindaco di Camaiore, il quale sembra anche lui dar rilievo alla notizia, stando a un documento conservato nell'archivio comunale. In questo documento il sindaco dice di portare “con vero piacere, a cognizione del pubblico” la comunicazione ricevuta da Viareggio. Senza dubitare della buona fede del primo cittadino di Camaiore, suscita qualche perplessità che sia il commissario prefettizio di Via-

reggio a dare la notizia dell'ormai prossimo completamento dell'impianto del pallone, una iniziativa – come ben sappiamo – che ha il suo epicentro nel comune di Camaiore, e non certo a Viareggio. Nel territorio di Camaiore è situata la stazione di partenza del pallone con l'hangar e le altre infrastrutture (i gassogeni, i due chalets di accoglienza dei viaggiatori, la linea aerea con il cavo metallico che percorre gli Erti di Casoli, e probabilmente anche la stazione di arrivo collocata proprio al confine con il Comune di Stazzema). Ed è anche nel territorio di Camaiore che si sviluppa principalmente la linea telefonica utilizzata per collegare l'Alto Matanna alle stazioni del pallone e poi a Candalla e a Viareggio.

Insomma dalla cronologia degli eventi, come risulta dai documenti nell'archivio di Camaiore e dalle cronache dei giornali, e in particolare da indizi che trapelano da queste carte, si ha l'impressione che il progetto di Daniele Barsi e della sua "Società Stazioni Climatiche" trovasse accoglienza molto più favorevole e incoraggiamento a Viareggio che a Camaiore. Non conosciamo le ragioni di tutto questo, ma sembra certo che l'amministrazione di Camaiore abbia fatto poco per facilitare la realizzazione dell'impianto del pallone sul suo territorio.

Può darsi che i tecnici e gli amministratori del comune avessero le loro buone ragioni per come avevano proceduto. Ed è possibile che, da parte sua, con la sua "volontà ferrea, con la sua energia", Daniele Barsi ponesse problemi, faticando a stare dietro alle imposizioni e ai regolamenti comunali che percepiva come ostacoli alla sua opera, ab-

bastanza titanica – come abbiamo già notato – e che già di per sé si scontrava con tante difficoltà tecniche e materiali.

Sia come sia, è certo che tra i Barsi e il comune di Camaiore, le cose non procedevano certo in modo semplice e lineare, secondo un ritmo cronologico ben scandito, e questo spiega la stranezza che emerge mettendo in parallelo la cronologia delle autorizzazioni amministrative con il procedere effettivo dei lavori dell'impianto, e in particolare la quasi contemporaneità tra l'approvazione della richiesta dei Barsi da parte del comune, e la realizzazione ormai completa del pallone frenato.

### *La storia del pallone e i suoi misteri nella stampa dell'epoca*

Abbiamo già detto che vi fu un'eco abbastanza importante degli eventi del pallone nella stampa dell'epoca, in parte in relazione a una vera e propria campagna pubblicitaria promossa dai Barsi, specialmente con la pubblicazione di *Versilia estiva*, il giornale che nell'intestazione portava in modo esplicito la dizione “Organo della Società An. Staz. Climatiche Viareggio – Camaiore – Alto Matanna”. Ovviamente furono soprattutto i giornali locali a occuparsi delle vicende che stiamo narrando. Ma non solo, in quanto, oltre alla rivista *Ars et Labor*, pubblicata dalla Editrice Ricordi di Milano (al cui articolo, pubblicato nel dicembre del 1910 - abbiamo fatto già abbondante riferimento, anche per la ricchezza del materiale illustrativo) vi fu-

rono testi sugli eventi del pallone in tre tra i più importanti quotidiani nazionali di quel periodo, e cioè il *Corriere della Sera* di Milano, *La Stampa* di Torino, e *La Tribuna* di Roma.

Prenderemo ora in esame le cronache dell'epoca, iniziando proprio dai giornali nazionali. Come avremo modo di notare, vi sono significative differenze, e anche alcune notevoli incongruenze, nel modo in cui i rispettivi giornalisti raccontano gli eventi, in particolare per quel che riguarda la cronaca della giornata inaugurale dell'ascensione, narrazione su cui si concentrano in modo esclusivo le testate nazionali.

Iniziamo dal servizio del *Corriere della Sera*, a cui abbiamo già fatto riferimento per dire del motore da 12 HP utilizzato per far uscire il pallone dall'hangar e metterlo in assetto di volo.

La cronaca della giornata inaugurale compare nel quotidiano milanese, nel numero del 29 dicembre 1910, in due diverse edizioni con lo stesso testo anche se in differente formato (che corrispondevano probabilmente all'edizione del pomeriggio e a quella della serata); e poi, sempre in due edizioni (e con un nuovo testo), il giorno 31, in questo caso con il corredo di una foto, quella del pallone in volo verso la stazione superiore che noi già conosciamo dall'articolo di Carlo Marsili su *Ars et Labor più volte menzionato* (si veda la Fig. 41).

## Dalla spiaggia di Viareggio alle Alpi Apuane in pallone

Domenica scorsa è stato inaugurato ufficialmente un nuovissimo mezzo di locomozione aerea. Per mezzo di esso dalla spiaggia di Viareggio si potrà giungere in poco più di cinquanta minuti alla vetta delle Alpi Apuane. Il progetto è dovuto all'ingegnere Ardigo e geniale dell'aeronautica capitano Frassinetti e dell'ing. Porro Lodi di Milano. Da Viareggio a Cavallotti, paese situato nelle vicinanze di Camaiore, i passeggeri saranno condotti in automobile sino alla Grotta dell'Onida: a questo punto i viaggiatori dall'autonobile passeranno nella navicella di un aerostato per compiere con tutta sicurezza una breve traversata aerea. Su un cavo metallico lungo 800 metri, che unisce la Grotta dell'Onida, con una pendenza del 40 per cento, alla vetta del monte Matanna (1114 metri sul livello del mare), scorre l'armato filo, forza ascensionale del pallone, un carrello cui è appesa la navicella che può contenere, oltre il pilota, sei o sette persone. La salita e la discesa possono essere regolate da appositi freni e la spinta iniziale è data da un motore applicato alla navicella. La nostra fotografia rappresenta appunto il pallone mentre compie il tragitto dalla Grotta dell'Onida alla vetta Matanna, tragitto che nelle prove inaugurati di domenica, alle quali furono opportunamente informati i lettori del *Corriere*, fu compiuto in meno di quattro minuti.

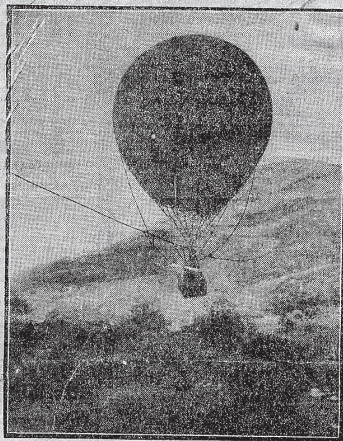


Fig. 82. L'articolo sul Pallone frenato del Matanna apparso in una delle edizioni del *Corriere della Sera* pubblicate il 31 agosto del 1910.

L'immagine corrisponde a una di quelle che apparirà sul numero di dicembre di *Ars et Labor*.

L'articolo del 29 è basato su una cronaca trasmessa “per dispaccio” (cioè per telegrafo) il 28 notte da Viareggio.<sup>29</sup> Contiene una serie di imprecisioni, abbastanza perdonabili se pensiamo che fu scritto da un anonimo giornalista poco familiare con i luoghi, e che quasi certamente intervenne personalmente all'evento per farne la cronaca. Il titolo abbastanza magniloquente ma altrettanto generico, *Alla conquista dell'aria*, è seguito da un sottotitolo più circostanziato ed esplicativo, “*Da Viareggio alle Alpi Apuane, in pallone frenato*”, che sembra però suggerire che l'aerostato in questione portasse direttamente i turisti sui

<sup>29</sup> Normalmente gli articoli erano trasmessi per posta (con ovvi ritardi) o per telefono, e in questo caso erano possibili errori in parte dovuti alla poca affidabilità delle linee telefoniche dell'epoca.



picchi delle Apuane partendo direttamente dalla spiaggia, come in effetti si dice nella parte iniziale del testo. Questa impressione viene comunque corretta dal seguito dove si dice che la prima parte del viaggio, e cioè “da Viareggio a Candalla” si fa “mediante un servizio di automobili”, sebbene si aggiunga poi che l’intero percorso (dalle spiagge fino ai monti) si farà “in poco più di 50 minuti”, valutazione certo molto ottimistica, soprattutto se si tiene conto che era (ed è) difficile da Candalla arrivare alla stazione di partenza del pallone in meno di 40 minuti (a cui si devono aggiungere gli oltre 20 minuti necessari all’epoca per arrivare da Viareggio a Candalla) e poi il tempo, per breve che sia dell’ascensione del pallone, e i vari tempi morti e attese varie nella varie fasi del percorso.

Abbastanza perdonabile è il fatto che l’anonimo articolista dica che il cavo di supporto e guida del pallone congiungesse la stazione di partenza alla “altra estremità, sopra un dorso di monte, in cima al Matanna”; più grave che scriva che il cavo pesasse 4 tonnellate (qui giornalmisticamente esagerando, o confondendo forse il peso del cavo con quello del contrappeso immerso nel pozzo – probabilmente un blocco di cemento - che serviva a tenere in tensione il cavo).<sup>30</sup>

Per quanto riguarda gli invitati all’inaugurazione vengono nominati alcuni membri del parlamento come [Giovanni] Montauti, [Claudio] Rosadi e [Claudio] Treves e poi “il prefetto di Lucca [Giacomo] Vi-

---

<sup>30</sup> Secondo le informazioni ricevute dal signor Leandro Carrara, 800 metri di un cavo moderno di quelle dimensioni e caratteristiche pesa in effetti 2,640 tonnellate. Per il contrappeso Frassinetti indicava comunque un valore di 3 tonnellate.

gliani, il commissario prefettizio di Viareggio cav. [Roberto] Cassano, i sindaci della provincia, vari letterati, artisti e professionisti, alcune signore”. La cerimonia iniziò nella zona dell’hangar con “discorsi e brindisi inaugurali”, e poi, “alle 16 il giallo aerostato [...] lasciava gli ormeggi tra gli applausi fragorosi, pilotato dal capitano Frassinetti” e con lui, per la prima ascensione (che “si compì dolcemente in meno di quattro minuti”) vi erano “l’onorevole Montauti e il prefetto di Lucca”. In seguito “a gruppi vennero quindi innalzati sulla vetta tutti gli altri invitati”, e tutti “si trattennero a pranzare [ovviamente all’Alto Matanna] e discesero solo al tardi all’*hangar*, fra una nebbia fittissima improvvisamente sopraggiunta che impediva di vedere a pochi metri”.



Fig. 83. Membri della famiglia Treves nel 1910 nella pineta di Viareggio. Claudio Treves, importante giornalista, uomo politico e poi esponente dell’antifascismo militante, fu senz’altro il personaggio più eminente che presenziò all’inaugurazione del pallone. Famoso negli annali dell’epoca fu il suo duello con Mussolini che si svolse il 29 marzo 1915.

L'articolo si conclude con una affermazione un po' sorprendente: "l'esercizio al pubblico verrà aperto nell'aprile del 1911", come se l'evento descritto nella cronaca stesse a rappresentare solo una specie di anteprima dell'esercizio ordinario dell'impianto, che si intende rimandare alla primavera successiva.

Degno di nota è il fatto che nell'articolo si dica che, sebbene il tratto da Candalla alla stazione di partenza del pallone venga fatto a dorso di mulo, si starebbe "rapidamente costruendo la strada rotabile" per effettuare il percorso in modo più rapido e comodo. Sebbene sia possibile che il giornalista stia qui prendendo per buona l'affermazione un po' utopica di Daniele Barsi o di qualcuno degli altri dirigenti della sua società, bisogna pur dire che una simile notizia è presente in un articolo, sempre dedicato alle vicende del pallone, pubblicato il 17 luglio 1910 nel settimanale viareggino *La Realtà*. Esiste inoltre nell'archivio comunale di Camaiore una richiesta datata ottobre 1910 intesa ad ottenere la costruzione di "una strada rotabile Candalla Casoli". La richiesta è firmata da molti notabili di Casoli, tra cui l'imprenditore Oreste Pardini, che era anche membro della Giunta municipale di Camaiore, e il parroco, Mansueto Orsini. Nell'archivio esiste anche un progetto di massima preparato dall'Ufficio Tecnico comunale e corredato da un preventivo di spesa per la realizzazione dell'opera.

Ignoriamo le ragioni che impedirono la costruzione della strada tanto auspicata dagli abitanti di Casoli i quali dovettero attendere ancora un quarto di secolo. È però sicuro che al momento in cui scriveva il giornalista del *Corriere della Sera*, sebbene non certo in fase di rapida costruzione, la strada che doveva rendere più facile l'arrivo dei turisti alla stazione di partenza del pallone esisteva almeno come progetto in fase avanzata.

Lasciamo il *Corriere* e passiamo ora al quotidiano torinese *La Stampa*, che – come avremo modo di vedere – fornisce una versione degli eventi significativamente diversa da quella del giornale milanese. Anche in questo caso l'articolo è datato 29 agosto 1910 e riguarda la cerimonia dell'inaugurazione dell'impianto aerostatico. Perdoniamo al cronista (o forse a chi trascriveva a Torino quanto il giornalista molto probabilmente dettava per telefono dalla Versilia) le espressioni deformate con cui viene indicato il luogo in cui i turisti, provenienti in auto da Viareggio, sono ricevuti per essere avviati, a piedi o a dorso di mulo, alla stazione di partenza del pallone; e cioè Candalla che viene detta prima “Valcantalla” e poi “Candella”). A un *lapsus* analogo è probabilmente dovuta la dizione “Montanari” invece di “Montauti” con cui nell'articolo viene indicato uno dei deputati intervenuti all'inaugurazione. Tra i presenti di riguardo, non menzionati nell'articolo del *Corriere*, troviamo nella cronaca della *Stampa* la moglie dell'On. Treves (e cioè Olga Levi), e una non meglio precisata “Contessa Degli Alberti”.

Analogamente al collega del giornale milanese, l'articolista della *Stampa* dice che il cavo metallico “si innalza fino alla vetta del Monte Matanna”, e dice anche che l'ascensione viene fatta nel pomeriggio e dà la ragione di questa scelta (di cui non c'è traccia nella cronaca precedente): “Il vento però spira impetuoso e una salita verso mezzogiorno potrebbe riuscire pericolosa, mancando anche sulle vette del Matanna un *hangar* per ricoverare il pallone in arrivo”. Descrive poi il volo con toni abbastanza entusiastici anche lui e ci dà un particolare, assente nella cronaca del *Corriere*, che è attestato da altri giornali e anche dalle testimonianze orali giunte fino a noi: all'arrivo – egli dice - “sentiamo giungere le esclamazioni della folla di montanari che alla stazione di partenza ed a quella di arrivo assistono estatici al volo”. Anche nell'articolo della *Stampa* si dice che per l'anno in corso il pallone *Rosetta* non viaggerà più, ma in questo caso se ne danno le ragioni, attribuendole alle pastoie della burocrazia “che ha impedito finora che le pratiche iniziate per ottenere l'apertura della via aerea potessero essere compiute”.

Andiamo ora a una importante differenza rispetto alla cronaca del *Corriere*. Nell'articolo del giornale torinese, dopo la descrizione dell'atterraggio e l'arrivo al Matanna, l'autore dice: “all'albergo ci sarebbe stato preparato un banchetto, ma l'ora è tarda e conviene iniziare il ritorno. Lo compiamo in diversi giornalisti e deputati mentre la nebbia sale in dense volate biancastre dalla vallata alla cima dei monti; il pallone discende in un'atmosfera di nubi che vela la magnifica fan-

tasmagorica distesa delle colline circostanti e che ci dà l'impressione di navigare in mezzo alle nuvole". Insomma niente pranzo, e un rientro che avviene con po' di suspense per la salita della nebbia dalla valle, fenomeno piuttosto comune in verità in questa zona in cui si scontrano le correnti d'aria marine provenienti da sud-ovest con quelle montane più fredde di origine nord-orientale.



Fig. 84. La nebbia sale improvvisa dalla valle verso gli Erti di Casoli, la località dov'era situata la stazione d'arrivo del pallone. Un fenomeno abbastanza frequente nella zona che, secondo il giornalista della *Stampa* di Torino, si verificò anche nel 1910, nel giorno della inaugurazione dell'impianto.

Un'altra differenza significativa con la cronaca dell'evento riportata nel *Corriere*, è la mancanza, nell'articolo della *Stampa*, di qualsiasi indicazione di ascensioni che precedono quella a cui partecipa lo stesso cronista, e in particolare il riferimento a quella con l'on. Montauti e con il prefetto di Lucca.

Questi elementi sono invece presenti nell'articolo comparso nel terzo tra i quotidiani nazionali che – per quanto ne sappiamo - si occupò del volo inaugurale del pallone del Matanna, *La Tribuna* di Ro-

ma, un giornale ora scomparso che all'epoca annoverava giornalisti e scrittori importanti tra i suoi collaboratori (tra gli altri Gabriele D'Annunzio). Tra le informazioni che troviamo nel quotidiano romano, e assenti nelle due cronache precedenti, vi è quella della partecipazione all'evento del pittore Plinio Nomellini.

Senza dare troppa importanza all'evidente refuso contenuto in questo testo secondo cui le "alte vette del Matanna", sarebbero alte "300 metri" (il picco del monte è a quota 1317), dobbiamo notare che anche qui si tende a far credere che il pallone porti direttamente alla cima di questa montagna. Secondo il cronista della *Tribuna* il volo con i giornalisti (oltre a lui stesso, vengono nominati esplicitamente "il corrispondenti del *Corriere della Sera* e della *Stampa*") avviene subito dopo quello con l'on. Montauti e il prefetto Vigliani. Non si parla della nebbia che, secondo il cronista della *Stampa*, avrebbe costretto gli intervenuti a una frettolosa discesa, né in effetti si parla di alcuna discesa. Forse il giornalista è rimasto a pernottare nell'albergo Alto Matanna e ha dettato di lì per telefono il suo pezzo (che in effetti porta nel sottotitolo la dizione "ALTO MATANNA, 28 (sera)"). Neppure si dice che per il pallone questo è l'unico volo in programma per il 1910. Anzi un'aggiunta in calce con l'indicazione "Lucca, 28, ore 16,29" fa pensare a un funzionamento ordinario destinato a proseguire nel tempo in modo normale. Vi si dice infatti:

Il pallone "Rosetta", ad Alto Matanna, ha continuato oggi le sue ascensioni in servizio viaggiatori, che sono state numerose.

Il servizio è proceduto con perfetto funzionamento.

Considerato il rilievo dato all'evento da questi tre importanti quotidiani nazionali, tutti non toscani, stupisce l'assoluta mancanza di "copertura" della *Nazione*, il giornale a diffusione nazionale stampato a Firenze. Non c'è traccia di notizie sul pallone né nella pagine principali né nelle cronache locali, e in effetti stranamente ci sono pochissime notizie in questo quotidiano di avvenimenti e fatti che interessano il territorio della Versilia (si tratta forse di un campanilismo fiorentino verso i territori ritenuti periferici del "Granducato"!?).

Esaminiamo ora i giornali locali, dove - come ci si può aspettare - gli avvenimenti del pallone del Matanna trovano un'eco piuttosto ampia. Abbiamo già parlato più volte di *Viareggio estiva*, il giornale pubblicato dalla società dei Barsi proprio per dar voce alle iniziative del loro pallone aerostatico. Nessuna meraviglia se in ogni numero, accanto alle cronache mondane, e a qualche testo di intrattenimento, e a composizioni poetiche di solito salaci, e molte caricature, comparisse almeno un testo dedicato al pallone, e più in generale alle attività dei Barsi.

Una caratteristica generale che si ricava dai numerosi articoli comparsi in questo giornale "aziendale", oltre all'evidente carattere promozionale di questi testi, è il fatto che l'impresa del pallone venga vista come una corsa contro il tempo. Più volte, ad esempio, viene annunciata l'inaugurazione che viene poi procrastinata, fino ad arrivare alla data del 28 agosto. È ben evidente come l'intenzione originale dei



Barsi fosse quella di far partire le tanto attese ascensioni nel pieno della stagione estiva, e l'aver dovuto rinviare il tutto a uno degli ultimi giorni di agosto rappresenti per loro una specie di *extrema ratio*. Oltre alle pastoie burocratiche sembra che il ritardo sia dovuto all'inclemenza del tempo, e in particolare al vento che nella fase inoltrata della stagione estiva martella la vallata. Dopo aver detto che “i lavori del pallone sono continuati alacramente”, in un articolo pubblicato nel numero del 14-15 agosto il giornalista scrive:

Ma il tempo, purtroppo, ha vinto spesso sulla ferrea volontà degli uomini: che non si può durevolmente sostenere una lotta tenace con le raffiche impetuose che squarciano, divelgono e soprattutto stancano ogni energia, anche la più operosa, anche la più fattiva.

In questo articolo si accenna al fatto che starebbe maturando nei vertici della società dei Barsi l'idea (di cui abbiamo visto un'eco nell'articolo della *Stampa*), che l'impianto funzioni per ora solo nel giorno dell'inaugurazione, e che l'esercizio regolare venga rinviato alla primavera successiva. Si penserebbe infatti di:

...iniziare la funzionalità del pallone con largo invito alla stampa ed a pochi privilegiati, tanto per dimostrare l'importanza di questo nuovo mezzo di trazione aerea, la sua perfetta riuscita e la sua sicurezza assoluta, ma di rimettere all'aprile venturo l'inaugurazione ufficiale e l'esercizio pubblico.

Nello stesso testo si dice che c'è stata una grande richiesta di biglietti per l'ascensione in pallone e questo lascerebbe prevedere “la riuscita della geniale impresa anche dal punto di vista finanziario”.

Da uno degli articoli che erano apparsi nel numero del 23-24 luglio, in cui si parlava di uno dei tanti rinvii del volo inaugurale (e si

diceva inoltre che “per l’inaugurazione, e per le gite successive, numerose domande sono pervenute alla Società dell’Alto Matanna”), si intuisce quale possa essere stata la ragione principale dell’idea iniziale dei Barsi di rimandare le corse ordinarie del pallone alla primavera del 1911. Dopo aver detto che l’hangar è del tutto ultimato, il cavo già teso “da Grotta all’Onda all’Alto Matanna”, l’articolista scrive che al pallone lavorano alcuni ingegneri per preparare gli esperimenti definitivi. E aggiunge poi:

Questi esperimenti avranno luogo martedì: e immediatamente l’impianto dovrà essere collaudato dal Ministero, il quale crediamo abbia già delegato un tecnico esimio.

È possibile dunque che la causa del rinvio dell’esercizio regolare dell’impianto del pallone dipendesse proprio dalla necessità del collaudo da parte del Ministero dei Lavori Pubblici (non esisteva all’epoca il Ministero dei Trasporti). Poi, se – come tutto lascia credere – l’impianto ha funzionato per alcuni mesi già nel periodo successivo all’inaugurazione, evidentemente le difficoltà di questo e altro tipo sono state superate, e sono state così soddisfatte le attese di quanti, con “futuristico” entusiasmo, smaniavano per provare l’emozione di questo nuovo mezzo di trasporto, unico in Italia e nel mondo.

Altre informazioni che traiamo dai numerosi articoli di *Viareggio estiva* sono quelle relative a due gite alla stazione di partenza del pallone effettuate da membri della società dei Barsi, tra cui lo stesso Daniele e l’avvocato Tabet. Della prima faceva parte il console generale degli Stati Uniti a Genova “sig. Smith un gentiluomo simpatico ed

amabile”, segno evidente che si voleva dare all’impresa una dimensione internazionale attirando possibili turisti di oltre-Atlantico. Veniamo informati che i partecipanti poterono gustare “uno squisito *de-juneir* [sic] nello chalet della società” e che si trattò di “un simposio signorile, servito inappuntabilmente da due campioni di bellezza muliebri, due buone fanciulle”, di cui l’articolista ci tramanda il nome “Ida e Sabina”.

La seconda delle due gite è da mettere probabilmente in relazione a richieste di finanziamenti fatte dalla società dei Barsi, perché tra i partecipanti vi sono diversi funzionari del Banco di Roma, tra cui il direttore generale. Interessante la segnalazione della presenza in questa occasione “dell’ing. Carlo Acquali, direttore tecnico dei lavori per il pallone frenato”. È possibile che tra i partecipanti a questa seconda gita ci fosse anche il corrispondente dell’*Eco versiliese*, perché nell’articolo comparso sul numero del 14-15 luglio egli cita Acquali, che loda, insieme a Porro Lodi per la celerità con cui sono stati eseguiti i lavori. Segnala anche, da questo punto di vista, “la costante assistenza dell’egregio sig. Pellegrini”, un nome che non sembra ricorrere in alcun altro giornale dell’epoca, e che probabilmente corrisponde a quello del capo-cantiere.

Prima di lasciare *Versilia estiva* e prendere in considerazione la copertura degli eventi del pallone in altri fogli locali, ricordiamo nel numero del 25-26 giugno 1910, una breve cronaca relativa a una esposizione fotografica inaugurata nei locali viareggini della Associazione

Nazionale per il Movimento dei Forestieri (ospitata come sappiamo nei locali della società dei Barsi). L'esposizione si propone di documentare le iniziative dei Barsi relative al pallone e ai loro alberghi dando così “una solenne smentita ai piccoli e grandi denigratori della Società Anonima Stazioni climatiche Viareggio – Camaiore – Alto Matanna ed una chiara idea del punto in cui si trovano ora i lavori e le diverse località del Matanna, compresi i due Alberghi del Pian d'Orsina a 1100 metri sul livello del mare e di Palagnana a 750”. L'allusione ai “piccoli e grandi denigratori” è un indizio del fatto che non tutti guardavano con favore le iniziative dei Barsi e dei loro soci.

Concludiamo su *Viareggio estiva* dicendo che, curiosamente, la rivista sembra aver cessato le pubblicazioni della stagione 1910 prima dell'inaugurazione del pallone, e non le abbia più riprese nella forma iniziale, anche perché con la fine dell'impresa del pallone, erano venute meno le ragioni principale della sua esistenza. L'ultimo numero presente nell'archivio della città versiliese è quello del 20-21 agosto, e della rivista sono reperibili solo una serie di fascicoli nella Biblioteca Statale di Lucca, che, pur mantenendo il titolo, hanno una diversa grafica nella testata e un diverso sottotitolo e non contengono alcun riferimento alla Società Stazioni Climatiche (che nel frattempo aveva cessato di esistere). Come che sia, fino a che non venga ritrovata una copia della rivista stampata dopo l'inaugurazione (immaginando che esista) non abbiamo la cronaca dell'evento che si può supporre molto dettagliata.



Fig. 85. La prima pagina del n. 3 di Viareggio estiva, che porta la data 2-3 luglio 1910. L'articolo di fondo, sulla sinistra, scritto dal direttore Alfredo Gentili, è dedicato al pallone del Matanà. Al centro i versi scherzosi e salaci, che, in tono volutamente solenne, celebrano la recente inaugurazione a Viareggio del Grand Hotel Regina; e poi articoli "balneari" ricchi di allusioni erotiche, e in fondo a destra l'immacinabile caricatura di uno dei tanti personaggi che frequentavano la città per la villeggiatura.

Tra i giornali locali che contengono ampi riferimenti alle vicende del pallone spicca indubbiamente il già citato *Esare*, stampato – come abbiamo detto – a Lucca, che, in linea con la sua ispirazione cattolica, portava nella sua testata l’immagine del “Ponte della Maddalena” o “Ponte del Diavolo”, l’antico e suggestivo ponte sul Serchio a schiena d’asino a cui gli abitanti della Lucchesia associano molte leggende di lotta contro il diavolo. Nel numero datato 12 agosto 1910 (un venerdì), compare un breve trafiletto ad annunciare le operazioni di gonfiaggio che dovrebbero iniziare la domenica successiva (14), e poi – come abbiamo già detto – nel numero del 17 agosto si dà notizia del telegramma con l’annuncio del pallone ormai “a 5 metri da terra”. Nel numero datato 25 agosto compare quindi una breve cronaca del volo di collaudo dell’impianto effettuato quattro giorni prima (il 21). Il pallone viene pilotato dal capitano Frassinetti, il quale nel primo volo è solo sulla navicella, e sale molto lentamente impiegando 12 minuti nell’ascesa. La discesa fu molto più rapida (4 minuti) come pure furono “più celeri” le altre corse. Dopo aver sottolineato che “la commozione fu indescrivibile” e che “il Pallone è bellissimo”, il giornalista ci dice che “oltre la colonia alpina villeggiante nella Stazione [cioè all’albergo Alto Matanna], vi era accorsa tanta gente tanto dalla parte dell’hangar, quanto dai paesi vicini al Matanna e specialmente da Pascoso che dista un’ora e mezzo di viaggio a piedi ed è il più vicino”.

La cronaca dell’inaugurazione pubblica dell’impianto compare nel numero datato 31 agosto ed è sostanzialmente in accordo con quella

del *Corriere della Sera* e della *Tribuna*, mentre differisce dalla cronaca della *Stampa* per l'assenza del riferimento alla ridiscesa frettolosa e all'impossibilità degli ospiti di partecipare al banchetto organizzato nell'Alto Matanna. Simile al *Corriere* e alla *Tribuna* è anche la scansione delle ascensioni, con Montauti e Vigliani sulla prima corsa e poi tutti gli altri. Anche qui si dice, inoltre, in tono dubitativo, che la stagione pubblica dell'impianto potrebbe essere rinviata all'anno successivo.

Nota di colore che ritorna in qualche altro giornale dell'epoca, e sopravvive nelle testimonianze orali, il fatto "che da Camaiore vedesi il grandioso aerostato che sale e discende e con un cannocchiale possono pure vedersi le persone della navicella."<sup>31</sup>

Nell'*Eco versiliense* ho trovato due articoli relativi al pallone del Matanna. Il primo nel numero del 14 luglio 1910, in cui l'autore nota le particolari procedure con le quali si sta realizzando l'hangar, ormai in via di completamento. Egli scrive che i costruttori dell'opera "sono saliti fino ai 28,50 m. [è questa l'altezza massima dell'hangar] senza che nessuna impalcatura sia fatta, e ciò mediante i moderni concetti e sempre dietro l'abile direzione dell'Ing. Acquali. Fornisce poi alcuni dettagli tecnici sull'impianto, conferma la presenza alla stazione di partenza di "un modesto *chalet*" dove "i Sigg. Passeggeri potranno

---

<sup>31</sup> La parte più elevata degli *Erti di Casoli* è in effetti visibile da alcune zone di Camaiore, e persino di Viareggio, ed è verosimile che con un buon cannocchiale potessero vedersi le persone sulla navicella.

avere il *confort* moderno, e aggiunge che “l’inaugurazione verrà fatta il 24 cor. Se le prove, come si prevede, daranno ottimi risultati”.

Nella successiva cronaca, “da Casoli di Camaioire”, lo stesso giornalista è costretto a rivedere – come egli stesso riconosce – la previsione del giorno dell’inaugurazione, procrastinandola al 7 agosto. Riporta qui la notizia dell’arrivo del cavo metallico (“di 26 mm di diametro in fili d’acciaio ritorto”) al *Colle delle Prata* e dice che nella prima parte, venendo da Pescaglia, è stato trasportato “su un *carro matto*” e poi “da 120 uomini” (dati che corrispondono a quelli rimasti nelle testimonianze orali arrivate fino a noi e - in particolare in quella già menzionata di Daniele Fiori).

Nel giornale viareggino *La Realtà*, che abbiamo già preso in considerazione, ho trovato un solo articolo riguardante il pallone, ma abbastanza documentato. Il testo che compare nel numero del 17 luglio menziona, tra l’altro, il particolare assente in tutti gli altri giornali consultati, che a quella data, mentre sono ancora in corso alla stazione inferiore i lavori dell’hangar (mancano – si dice – 7 o 8 giorni al completamento), è invece “già definitivamente terminata la stazione d’arrivo” al Colle delle Prata.

Si danno le misure complete del “grandioso *hangar* – largo metri 16,50 per 18,50 di lunghezza e 28,50 di altezza”, e si sottolineano le difficoltà dell’opera, notando che nel luogo “esistevano prima scogli e dirupi pericolosissimi, che hanno richiesto gran tempo e moltissime



braccia di forti lavoratori, per preparare i piazzali necessari al collocamento del macchinario necessario”.<sup>32</sup> Si dice anche che “nell’attesa che l’*hangar* sia pronto sono già cominciati i lavori di montaggio del cavo aereo sul quale dovrà correre il pallone, e del cassone e del telaio per la ruota sulla quale deve girare il cavo”.

Fig. 86. L’ultima parte del sentiero che da Candalla conduceva alla stazione inferiore del pallone. Si noti sulla sinistra una parte del grosso basamento costruito per l’impianto dell’*hangar* e delle altre strutture della stazione di partenza. Si noti anche, in primo piano sulla destra, un grosso muro costruito per motivi di sicurezza.



Non vi sono articoli coevi sul pallone del Matanna negli altri giornali locali che mi è stato possibile consultare, come *Il Libeccio* e *Il Mare*, due settimanali viareggini ampiamente interessati allo sviluppo turistico della città, e neppure su *Viareggio*, *Rivista Balneare e Climatica del Tirreno*, giornale diffuso – come si dice nella intestazione “in

---

<sup>32</sup> Ricordiamo, a proposito delle difficoltà e imponenza dei lavori necessari per la base di impianto dell’*hangar*, la richiesta per l’uso di mine indirizzata da Daniele

tutti i principali Hotels d'Italia e dell'Estero e nelle più frequentate stazioni balneari e termali", simile per molti versi alla *Viareggio estiva* dei Barsi, e ugualmente diretto da Alfredo Gentili.

È certo comunque che, a dispetto dell'accuratezza delle mie ricerche nelle biblioteche e archivi locali e nazionali, e in particolare all'archivio storico di Viareggio e alla Biblioteca Statale di Lucca, qualche articolo mi è certamente sfuggito, soprattutto per l'incompletezza delle raccolte di questi giornali locali, probabilmente poco tenuti in conto da archivisti e bibliotecari dell'epoca per il loro carattere leggero, o andati perduti per le grandi vicissitudini della storia del Novecento. In particolare non mi è stato possibile trovare il "dettagliato pezzo giornalistico" scritto da "Francesco Da Porto, appassionato cultore di storia lucchese e profondo conoscitore della storia dei trasporti" a cui allude Francesco Ogliari in un capitolo dedicato alla "Funivia dell'Alto Matanna" della sua monumentale *Storia dei trasporti italiani*, senza però citarne con precisione la fonte.

A proposito di Da Porto, Ogliari dice che, insieme con la moglie Egle, è "tra i primi 'touristes' all'albergo Alto Matanna [...] che, provenienti da Lucca, desiderano sperimentare il pallone frenato" e pubblica anche l'intestazione della ricevuta a loro rilasciata dalla direzione dell'albergo.

Torneremo sul testo di Ogliari, che appare in due diversi volumi con iconografia in parte differente, perché è con tutta verosimiglianza il

---

Barsi all'amministrazione comunale di Camaiore il 18 giugno 1910.

punto di partenza moderno di alcune notizie e immagini che hanno rappresentato la fonte principale di informazioni sul pallone del Matanna riprese in testi più o meno recenti (come – per esempio – in modo dichiarato, nell’articolo di Fabrizio Federigi apparso sul numero di novembre 1977 di *Versilia oggi*).

C’è comunque un’ulteriore cronaca delle primissime ascensioni del pallone raccontata in tempi relativamente recenti da un personaggio singolare che vi prese parte, e che ebbe un certo ruolo – anche se di tipo piuttosto dimesso – nella vicenda. Si tratta di Pietro Pardini (Pieraccino) il guardiano del pallone più volte nominato, che riferì la sua narrazione degli eventi nel 1979. Pieraccino, che abitava in località Bollogno, a poco più di un km di distanza dalla stazione di partenza, era un personaggio molto rustico, e si esprimeva nell’antico e colorito dialetto di Casoli. Dopo aver descritto la fase di gonfiaggio del pallone che durò – a suo dire – sette giorni, egli dice:

Quando tutto fu finito ‘uesto capitano fece l’alzata. Tutto il paese con la musia in testa era lì. Il pallone col capitano ch’era venuto color dell’erba,<sup>33</sup> partitte; in un volo ‘ndò al Matanna, tornò in una volata. Ci provò anco il padrone cun la sua moglie, oh! I su’ ragazzi dalla paura s’empittin la pancia d’acqua perché a venir giù si vedea tutto vel ripitone.<sup>34</sup>

---

<sup>33</sup> Pieraccino sembra dire che il capitano avesse paura, forse perché temeva che il collaudo si concludesse con un fiasco.

<sup>34</sup> Sebbene nei resoconti dei giornali non si parli di questa ascensione di Daniele Barsi e di Rosetta Bianucci, è quasi certo che i due coniugi furono tra quelli che per primi a salire sul pallone. I loro figli che – secondo Pieraccino – montarono sulla navicella erano Gino, di nove anni, e Bruna, di 4. Maria, la terzogenita nacque nel 1911. L’espressione usata da Pieraccino a proposito della reazione dei due ragazzi (“s’empittin la pancia d’acqua”) sta evidentemente a indicare il loro grande spavento ne vedere il precipizio sottostante (“vel ripitone”).

Dopo du volte ci andò anche il milanese e mi disse: “Vieni, monta su, devi fa, così e così, piglite le pinse per frenà il pallone. Ci fece due o tre giri e po’ andò via. Pe venì giù ci volea del peso e allora ci metteino de sacchetti di rena per peso.

La presenza della banda musicale del paese “(la musia”) fa pensare che il racconto di Pieraccino si riferisca al giorno dell’inaugurazione ufficiale (il 28 agosto, come sappiamo), ma non si può escludere che si tratti invece dell’evento di una settimana prima, e cioè del giorno 21, quando il capitano Frassinetti effettuò il collaudo (cosa possibile in quanto Pieraccino non fa alcuna allusione alla presenza di personaggi altolocati). Come che sia la sua è una cronaca molto meno paludata e più schietta di quelle dei giornali, e ci aiuta a far rivivere gli avvenimenti di quel giorno lontano, con una punta di sorriso, al pensare ai poveri bambini eccitati certo dalla novità, ma poi spaventati a vedersi sospesi in aria, sull’aspro pendio degli Erti di Casoli.

### *La strana storia del documento ritrovato*

Giunti a questo punto, prima di passare a considerare la precoce fine della storia del nostro pallone frenato, bisogna parlare di un documento molto importante pervenutoci attraverso circostanze tanto fortunate quanto imprevedibili e inverosimili. La cosa è tanto curiosa, e per un ricercatore interessato alla storia tanto interessante, che vale la pena di raccontare come questo documento è sfuggito alla distruzione e all’oblio e arrivato fino a noi, e infine a questo libro che io sto scrivendo, e voi - se siete giunti a questo punto – state leggendo.

La vicenda inizia nel 1966 quando un giovane geometra lucchese, Leandro Carrara, viene assunto dalla Cassa di Risparmio di Lucca. Diciamo subito dall'inizio, perché importante per lo sviluppo dei fatti, che Leandro è appassionato di alpinismo, e anzi si dedica a questo sport con atteggiamento professionale, al punto di far parte della squadra di soccorso alpino del CAI di Lucca.

Fig. 87. Una foto che ritrae Leandro Carrara, al termine di un'ascensione sulla Pania Secca, all'incirca negli anni della storia che stiamo nar-  
rando.



Leandro viene destinato alla sede centrale della banca, in piazza San Giusto, e qui, per essere l'ultimo arrivato, si vede affidare il compito, poco professionale per un geometra (e certo non molto entusiasmante per un giovane abituato agli ampi spazi delle montagne), di gestire l'archivio. Tra le sue mansioni c'è in particolare quella di occuparsi dello smaltimento dei documenti antichi di poca importanza, quelli che, trascorsi un certo numero di anni, la banca non è più tenuta a conservare. I documenti da eliminare, selezionati dagli uffici competenti, vengono passati a Leandro, il quale ha tra le sue mansioni il

compito di chiamare una ditta che li trasporti a una delle numerose carriere della zona per riciclarne la carta.

Il titolare della ditta addetta allo smaltimento è un certo Danilo Indragoli, con cui Leandro si trova a volte a parlare e che presto viene a conoscenza della sua passione dell'alpinismo. Discutono spesso di calcio perché Leandro gioca volentieri col pallone e, per conto suo Danilo, meno giovane di lui, è anch'egli uno sportivo, ma di tipo diverso. Fa parte del consiglio direttivo di una squadra giovanile di calcio, l'*Atletico Lucca S.C.*



Fig. 88. Danilo Indragoli in una foto ricordo della squadra giovanile di calcio *Atletico S.C.* di Lucca, nella foto ricordo del periodo delle feste natalizie del 1976. Danilo è il signore di mezza età in piedi sulla destra con il giaccone dal grosso bavero .

Un giorno Leandro vede arrivare Danilo con una busta contenente documenti trovati in uno dei cartoni della carta da eliminare. Danilo gli dice che queste carte forse possono interessarlo, visto che a lui piacciono le montagne e che qui si parla del progetto del pallone frenato del Monte Matanna (un episodio della storia locale che i frequen-

tatori delle Apuane versiliesi di solito conoscevano, e conoscono tuttora, bene).

Leandro si rende subito l'importanza del documento, anche perché, da geometra come è, egli è affascinato da un grosso foglio ripiegato nella cartella che in cui è riprodotto, con la tecnica eliografica, la planimetria schematica dell'impianto del pallone frenato. La cartella contiene in effetti una serie di documenti che i Barsi e i loro soci avevano presentato alla banca a corredo di una richiesta di finanziamento del loro progetto del pallone frenato e di altre iniziative intese a promuovere il turismo sulle montagne versiliesi.

Analizzeremo ora in dettaglio questi documenti perché rappresentano la fonte più importante di informazione sui dettagli progettuali dell'impresa dei Barsi e soci. Prima di farlo diciamo che, a seguito di questa scoperta fortuita, Leandro si appassiona anche lui alla storia del pallone e trasmette la sua passione in famiglia. Molti anni dopo, all'epoca in cui suo figlio, Paolo, frequentava la Facoltà di Agraria dell'Università di Firenze, Leandro visita insieme con lui i luoghi della storia. Conoscitore di queste montagne per la sua passione alpinistica, e anche per la sua professione che lo familiarizza con le mappe e cartografie della zona, egli scopre abbastanza rapidamente i luoghi dell'impianto, sia la stazione inferiore sia quella superiore (che all'epoca – pur essendo già in condizione di rudere – era comunque meglio conservata: Leandro ricorda, all'interno della torretta, la presenza di travi di legno che ora non ci sono più). Insieme con il figlio

effettua i rilievi delle strutture esistenti, e il materiale raccolto, corredato da notizie storiche in gran parte derivate dalla famosa cartella ritrovata da Indragoli, è il punto di partenza per una tesi di ricerca elaborata da Paolo nell'ambito del suo curriculum di studi universitari.

Tra le persone appassionate della montagna della zona con cui Leandro viene in contatto per i suoi interessi alpinistici vi è Stefano Pucci, una guida ambientale di Valpromaro, un piccolo paese distante pochi km da Gello di Pescaglia, il luogo in cui Leandro si trasferisce con la famiglia quando va in pensione. Insieme con altre persone del camaiorese interessate alla storia della zona, Pucci organizza nel 2010 una rievocazione della vicenda del pallone, e anche una mostra per la quale chiede a Leandro di poter utilizzare i materiali in suo possesso, tra i quali la famosa planimetria, che vengono concessi senza difficoltà. L'immagine viene riprodotta in una cartolina commemorativa dell'evento che viene pubblicata dal Circolo Filatelico Puccini di Camaiore, (insieme a quella con il disegno del pallone a colori che sale, con – sullo sfondo - il torrione del Procinto a colori).

In tempi molto più recenti, all'epoca in cui io iniziavo a ricostruire la storia del pallone, sono giunto a Stefano Pucci seguendo la pista della cartolina con la eliografia del progetto (la cui immagine è facilmente reperibile in rete) e poi – non senza qualche difficoltà – sono entrato in contatto con Leandro Carrara, il quale con grande gentilezza ha messo a mio disposizione la preziosa documentazione in suo pos-



nesso, e mi ha anche aiutato, nel corso di un sopralluogo effettuato alla stazione superiore a capire alcuni dettagli dell'impianto.

Da allora Leandro è divenuto per me una specie di prezioso consulente professionale per questa mia ricerca, e mi ha fornito anche alcune antiche mappe catastali della zona, molto utili tra l'altro per la conoscenza precisa della toponomastica locale.



Fig. 89. La documentazione sul pallone spedita dai Barsi e dai loro soci alla Cassa di Risparmio di Lucca per ottenere il finanziamento per i loro progetti di sviluppo turistico della zona del Matanna, con la copia eliografica del progetto del pallone frenato, in una foto scattata in casa di Leandro Carrara, subito al momento in cui ho potuto finalmente consultarla e riprodurla.

Vi sono molti motivi di interesse nella documentazione presentata dai Barsi alla Cassa di Risparmio di Lucca in relazione al loro progetto del pallone frenato. Innanzitutto la cartella contiene un opuscolo molto dettagliato sulle attività alberghiere dei Barsi, corredato da una

carta dei luoghi (basata forse su un'antica mappa del CAI) in cui sono tracciati in modo molto evidente i numerosi sentieri che possono essere percorsi avendo come base di partenza l'uno o l'altro dei loro due alberghi (si tratta della mappa da noi utilizzata per ritrovare il percorso del cavo da Pescaglia al Colle delle Prata: vedi Fig. 46).

L'opuscolo descrive in modo dettagliato le varie attività possibili per i clienti e i diversi “*moderni comforts*” offerti degli alberghi. Ci sono elenchi di escursioni per gli appassionati di montagna, realizzabili avendo come base l'uno o l'altro delle due strutture: da quelle più brevi e meno impegnative, come per esempio il giro al Monte Matanna che richiedeva tra andata e ritorno solo un'ora e un quarto, fino a quella alla Pania della Croce per la Foce delle Porchette e la Foce di Petroschiana per la quale erano necessarie otto ore e mezzo dall'Alto Matanna e nove ore e mezzo partendo dall'albergo presso la ferriera.

Dall'opuscolo, oltre ai prezzi delle camere e dei pasti (con indicazioni di massima sui cibi serviti), veniamo informati dei prezzi della cavalcature per raggiungere gli alberghi da vari luoghi suggeriti (Lucca, Viareggio, Seravezza o Pietrasanta), e delle stazioni dove ottenerle; e anche dei medici disponibili per assistere gli ospiti degli alberghi.<sup>35</sup> Negli alberghi l'illuminazione – si dice - è fatta con sistema all'acetilene, e gli ospiti, oltre a bagni e docce “di igiene, possono usufruire di “bagni medicati” sulla base di opportuna prescrizione sanita-

---

<sup>35</sup> Questo tipo di indicazioni erano specificamente richieste dal CAI per la concessione alle strutture ricettive del proprio patrocinio.

ria. In effetti il progetto dei Barsi era – come abbiamo detto - di fare dei loro alberghi anche delle stazioni idrotermali, oltre che climatiche.

In linea con la clientela internazionale a cui era indirizzato il messaggio promozionale dell’opuscolo, oltre alla scritta “*On parle français*”, vi era una breve nota informativa, in inglese, nella quale si diceva tra l’altro che i turisti interessati potevano fare riferimento a una biblioteca di Roma: la “A. H. Wilsons’ Library, 22 Piazza di Spagna, Rome”.<sup>36</sup> Segno anche questo dei piani di ampio respiro degli imprenditori di Palagnana in cui si inserisce il progetto del pallone frenato del Matanna.

È tempo ora di considerare gli aspetti più specifici della documentazione preparata dai Barsi e dai loro soci (riuniti in un “Comitato Promotore” prima della costituzione della Società Anonima vera e propria) e presentata in data 25 dicembre [*sic*, il giorno di Natale!] del 1909 alla Cassa di Risparmio di Lucca per giustificare la richiesta di finanziamento. Nel testo in cui si illustra il progetto, dopo aver illustrato le caratteristiche dei luoghi e degli alberghi che rendono la zona particolarmente adatta a soggiorni climatici e escursionistici, si mette l’accento sulla problema principale, quello della difficoltà di accesso,

---

<sup>36</sup> A proposito di turisti inglesi, bisogna notare che proprio nel 1910 gli alberghi dei Barsi sono menzionati in *Walks and people in Tuscany*, un resoconto scritto dall’aristocratico inglese Francis Vane. Narrando una escursione to “*the hill of the Porchetti*” [cioè alle colline delle Porchette] Vane scrive, a p. 221 del suo vademecum: “*Thence we ascended again by a path which leads in an hour to the Matanna mountain and to the new Mountain Hotel kept by mine excellent host, Alemanno Barsi. This is an inn for the elect of the mountains, those who wish to study nature at her best and are not afraid of a two hours' walk or mule ride to attain this object*”.

soprattutto da Viareggio e dalla costa; e si fa dunque presente la necessità di un sistema che permetterebbe di raggiungere questi luoghi in “un’ora sola” (espressione che suona nei messaggi promozionali dei Barsi come il *refrain* di una canzone).

Si dice infatti:

La maggior messa in valore del Monte Matanna dipende essenzialmente da un agevole accesso che si procacci a quelle località. Dato che da Viareggio si possa giungere, come si rende possibile, all'Alto Matanna in meno di un'ora, si avrebbe la più ridente, la più deliziosa stazione climatica estiva, e la più comoda non solo per Pisa Livorno Lucca, Pistoia, ma anche per la stessa città di Firenze, nonché per gran parte della Liguria e dell'Emilia. Devesi aggiungere che sull'altipiano del Matanna, dal quale godesi la bellissima veduta del mare, di tutto l'Arcipelago Toscano e la Montagne del Carrarese, si distende, ad accrescerne le meraviglie naturali, un piccolo lago.

Le righe successive del testo illustrano il fatto che i progetti dei Barsi e dei loro soci non si limitavano alla costruzione dell'impianto del pallone:

Dal fiume denominato “TURRITE CAVA” si può ottenere una cascata d'acqua tale da usufruire una notevole forza idraulica, trasformabile in energia elettrica, sia per i bisogni dell'illuminazione, sia per l'impianto di un completo Stabilimento Idroterapico, sia eventualmente per azionare una funicolare.<sup>37</sup>

Nel testo vengono poi elencate le varie voci del preventivo di spesa in questo modo:

---

<sup>37</sup> Nella zona della ferriera dei Barsi a Palagnana sono ancora visibili i resti di un impianto per la produzione di energia elettrica, indizio evidente che a un certo punto l'idea di una centrale idroelettrica si concretizzò. Questo è confermato da Giuseppe

<i>Riscatto degli Alberghi e dei terreni adiacenti, del diritto di forza d'acqua, etc.....</i>	L.	150.000
<i>Acquisto di due automobili per il servizio Viareggio Camajore Candalla, base del Monte Matanna.....</i>	“	20.000
<i>Impianto Idroelettrici ed Idroterapico.....</i>	“	100.000
<i>Impianto aerostatico per il trasporto dei passeggeri (sistema nuovissimo).....</i>	“	40.000
<i>Impianto di una funicolare di metri 1600 a lire 50 al metro.....</i>	“	80.000
<i>Ampliamento dei locali esistenti e nuovi lavori.....</i>	“	40.000
<i>Capitale circolante.....</i>	“	60.000
<i>Spese di costituzione della Società.....</i>	“	10.000
		-----
	Totale L.	500.000

E si descrive quindi brevemente l'essenza della proposta del pallone frenato.

Come si vede il problema principale del facile accesso alla zona del Matanna, direttamente dalla Versilia, viene risolto proponendo la realizzazione di un mezzo di trasporto rivoluzionario per l'epoca: un pallone aerostatico frenato e guidato su cavo fisso, che avrebbe consentito di superare un dislivello di circa 500 metri dal vallone di Grotta all'Onda al crinale di Matanna, integrato da un servizio automobilistico diretto da Viareggio.

Dopo aver illustrato gli aspetti finanziari dell'operazione proposta, con – in particolare – gli utili attesi, gli estensori del testo fanno riferimento a una serie di dichiarazioni sottoscritte da illustri personaggi dell'epoca a supporto della validità e utilità dei loro progetti.

In primo luogo una lunga lettera-relazione indirizzata da Giovan Battista Queirolo, il clinico medico dell'Università di Pisa, a Dino

---

Barsi il quale ricorda che, al tempo della sua infanzia, alcuni membri della famiglia

Tabet, che – come sappiamo – sarà il presidente della società ancora da costituirsi.

L'illustre professore scrive in particolare che:

Per la sua elevazione sul mare a 1100 metri, che rappresenta l'altezza preferibile per i soggiorni climatici e di cura estiva, per la salubrità e la purezza del suo clima, per il suo meraviglioso panorama dal Mare Tirreno alla meravigliosa distesa della Alpi Apuane, il soggiorno del “Matanna” riunisce in sé i requisiti di un'ottima stazione climatica estiva, tale da competere vantaggiosamente con le stazioni climatiche delle Alpi.

E conclude poi dicendo di essere sicuro che l'iniziativa dei Barsi servirà a “dare alla Toscana una stazione climatica che contribuirà assai ad affrancare l'Italia dal tributo che essa paga annualmente alle stazioni estive della Svizzera”.

Di particolare rilievo è la pagina indicata come “allegato n. 2”, che contiene brevi testi indicati come “IMPRESSIONI DI UOMINI E DONNE ILLUSTRI”, evidentemente estratti da più ampie dichiarazioni rilasciate da importanti personaggi dell'epoca.

La trascriviamo integralmente, sia per l'importanza dei personaggi in gioco (tra gli altri lo scrittore Antonio Fogazzaro, e lo scultore e pittore Plinio Nomellini), sia per lo stile dei testi, in alcuni casi in evidente consonanza con la retorica futurista dell'epoca:

---

gestivano un impianto che forniva l'energia elettrica a Palagnana e ai luoghi vicini.

.....volgere verso le altitudini, sopra il gigantesco formicolajo nel quale l'assiduo nostro vivere si lacera o s'attosca, darà palpito nuovo ai cuori, palesando la fugace illusione, nell'etereo, della felicità.

*Viareggio, 23 Novembre 1909*

PLINIO NOMELLINI<sup>38</sup>

Furono all'uomo campo di battaglia la terra e le acque; già sta per diventargli campo di battaglia anche l'aria. Ma almeno, come la terra e le acque, gli sia l'aria campo altresì alle paterne opere che insegna e produce la libera civiltà.

*Firenze, 23 Novembre 1909*

GUIDO MAZZONI

Ricongiungere il monte col mare, l'ALTO MATANNA col Tirreno cerulo, mediante un pallone frenato: ecco un concetto geniale, ecco una gran poesia degna in tutto delle Alpi Apuane. E una tal poesia potrà diventare tra poco una gran realtà? Io lo spero e lo auguro.

*Livorno, 27 Novembre 1909*

GIOVANNI MARRADI

....in alto, in alto dunque: e non soltanto i cuori, ma le forze generatrici di lavoro, di industria, di ricchezza; le energie magnifiche del pensiero e del genio italiano.

*Perugia, 21 Dicembre 1909*

VITTORIA AGANNOOR POMPILJ

Ammiro l'ardita idea e mi compiacerei di salire una volta dal mare alla montagna, tratto da un areostato per vie solide. Penserei allora a coloro cui desiderio di onori e di fama conduce, passo passo, in alto per vie ripide. Essi pure sono tratti su da una parvenza sublime che si risolve in vento e niente.

*Vicenza 25 Dicembre 1909*

ANTONIO FOGAZZARO

---

<sup>38</sup> Di Nomellini ricordiamo che fu – secondo la cronaca della *Tribuna* di Roma - uno dei personaggi invitati all'inaugurazione dell'impianto del pallone.

Nell'allegato 4, si fornisce una breve "DESCRIZIONE DEL FUNZIONAMENTO DELLA FUNICOLARE AEROSTATICA" con parole che in parte saranno riprese da Italo Battelli nell'articolo pubblicato su *Versilia estiva* del 25-26 giugno 1910. In questa descrizione si pone una particolare attenzione al problema della sicurezza dell'impianto.

La funicolare areostatica [*sic*] si compone essenzialmente di un grosso cavo di guida sul quale scorre il carrello dell'aerostato. La forza ascensionale di quest'ultimo viene opportunamente regolata completando il carico mediante sacchetti di zavorra. La velocità di ascesa e di discesa viene moderata mediante appositi freni manovrabili a mano. Il cavo di guida è calcolato in modo da sostenere con tutta sicurezza il carrello e la cesta carica anche nel caso, quasi imprevedibile, in cui la forza ascensionale dell'aerostato venisse annullata. In questa eventualità istantaneamente agiscono i freni automatici che arrestano il carrello in qualunque punto della sua corsa, in attesa che venga calato dalla stazione superiore il cavo di ripresa mediante il cui argano il carrello può essere poi indifferentemente fatto salire o scendere alla stazione desiderata. Normalmente l'aerostato starà alla stazione inferiore ove verrà ormeggiata mediante le appositi funi di ormeggio. Il rifornimento del gas all'aerostato potrà essere fatto durante le ore del riposo, sia di giorno che di notte.

#### *La durata del pallone e gli "ospiti illustri": due piccoli misteri*

Abbiamo già detto come in alcune delle cronache dell'inaugurazione della funicolare aerostatica del Matanna si dica che le ascensioni di quel giorno potrebbe essere le uniche della stagione estiva del 1910, e che il funzionamento ordinario del pallone sarebbe stato verosimilmente rimandato alla primavera successiva.



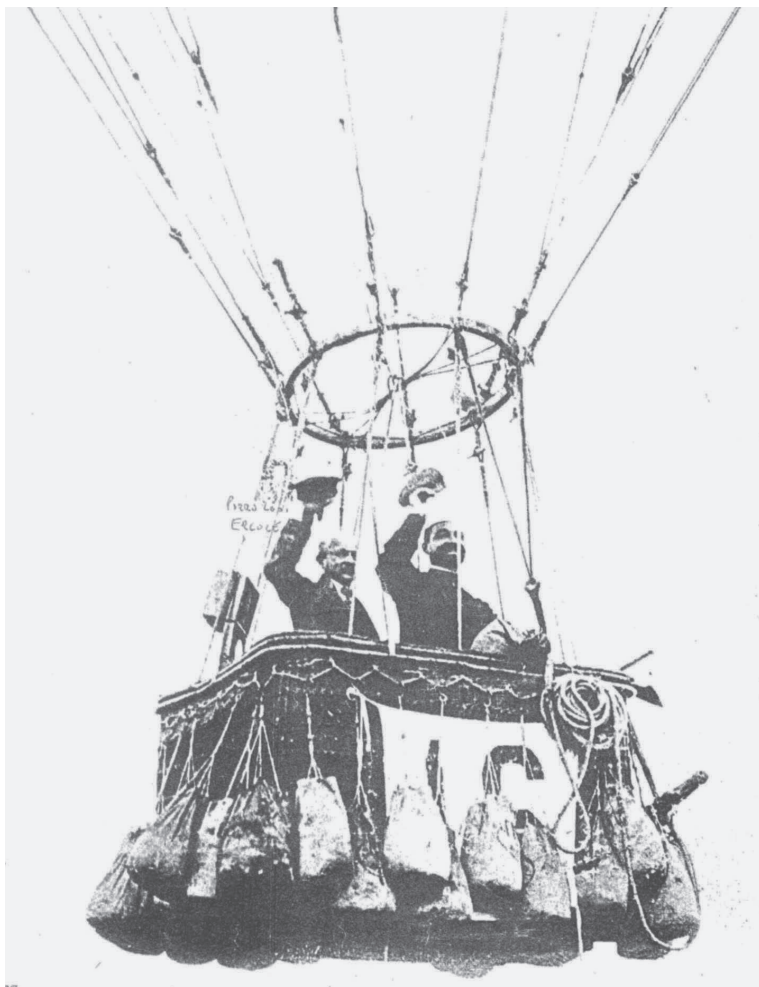


Fig. 90. Una foto scattata forse nel giorno dell'inaugurazione del pallone frenato del Matanna in cui membri della famiglia Porro Lodi e familiari hanno riconosciuto l'ingegnere Ercole Porro Lodi (il personaggio a sinistra nella navicella). L'altro personaggio potrebbe essere il capitano Frassinetti. Si notino i numerosi sacchi di zavorra appesi all'esterno della navicella. Oltre che nel regolare la forza ascensionale in caso di salita (in rapporto al peso complessivo trasportato), la zavorra aveva un ruolo fondamentale per la discesa, come si dirà nel testo.

Quasi certamente non fu così e il pallone riprese le sue corse per un certo numero di mesi dopo questa giornata inaugurale. Ci sono varie testimonianze orali, ovviamente indirette, che parlano di persone che salirono sul Matanna utilizzando questo singolare mezzo di trasporto. Anche i racconti di chi, come Daniele Fiori, parla di due fasi del funzionamento del trasporto dei passeggeri dal Colle delle Prata all'Alto Matanna, la prima con una vettura a cavalli, la seconda con un'automobile, fanno pensare a un periodo di funzionamento del pallone più ordinario, dopo la giornata inaugurale.

È da supporre che, se il pallone avesse funzionato per il solo giorno dell'inaugurazione, la memoria di questo fatto straordinario sarebbe quasi certamente rimasta nella memoria collettiva. In particolare tra i contadini di Casoli o di Palagnana e Pascoso, anche perché avrebbero certamente rimuginato a lungo sulla gran spesa dei Barsi con così "poca conseguenza", e magari ci avrebbero costruito sopra qualche stornello, o strofa da cantare nei *Maggi* del paese.

Come che sia, dopo il volo inaugurale gli eventi del pallone sono – per così dire – avvolti nella nebbia, una nebbia diversa da quella reale che a volte sale improvvisa su queste alture, persino in piena estate, ma non meno fitta. In tutti i giornali che mi è riuscito di consultare, da quelli nelle biblioteche di Lucca e della Versilia, a numerose biblioteche di Milano e alla Nazionale di Firenze, non solo riuscito a trovare un solo articolo dell'epoca che parli degli eventi del pallone del Ma-

tanna dopo il giorno dell'inaugurazione. Questo rappresenta uno dei tanti misteri della storia che stiamo tentando di raccontare, difficile da spiegare in particolare se le ascensioni con il pallone procedettero a ritmo regolare per un certo periodo tra l'autunno e l'inverno del 1910. Riesce infatti arduo immaginare che non vi fosse un'eco di avvenimenti riguardanti il pallone, almeno la stampa locale che si occupava a volte di episodi di carattere davvero limitato o del tutto insignificante, tenendo anche conto dell'entusiasmo e dell'interesse con cui era stata salutata e raccontata la giornata inaugurale.

L'altro mistero riguarda il periodo in cui l'attività dell'impianto cessò del tutto a causa della distruzione dell'hangar e dello scoppio del pallone dovuti a un fortunale che si abbatté sulla zona. Vi sarebbero pochi dubbi che fosse all'inizio di novembre del 1910 se dovessimo credere a una testimonianza diretta come quella del guardiano dell'hangar, Pietro Pardini, che dice espressamente:

La notte della Fiera de' Morti (1. Nov.) venne una bufera di vento che portò via il pallone e cascò tutto. Io telefonai e dissi: M'è cascato ogni 'osa.

A supporto della testimonianza del nostro buon Pieraccino si aggiunge quella, raccolta nello stesso periodo, di Michele Pardini, indiretta in questo caso perché quest'ultimo era nato nel 1914, e dunque parlava per sentito dire. Michele racconta che “di novembre venne un fortunale e l'hangar ed il pallone andarono completamente distrutti”.

Dopo aver detto subito dopo che “dal 1910 al 1912 ci restò il cavo teso che fu poi abbandonato, Michele aggiunge una notazione che sembra mettere in discussione quanto ha specificato subito prima:

Dopo aver funzionato per circa 6 mesi, Pieraccino, che era il guardiano del pallone e anche l'uomo di fiducia dei Barsi, si svegliò e trovò tutto distrutto.

Da fine agosto a inizio novembre trascorre un periodo poco superiore ai due mesi, e quindi, o la matematica di questo secondo testimone è poco precisa, oppure il pallone durò fino al febbraio del 1911.

Sarebbe certo da prestar fede a Pieraccino, testimone diretto degli eventi, senonché esiste un'altra versione dei fatti, che ha circolato soprattutto nell'occasione della rievocazione storica del pallone avvenuta nel 2010 e della mostra organizzata nell'occasione, ed è stata ripresa dal “Gruppo archeologico di Camaiore”, che l'ha inserita nei due pannelli posti rispettivamente alla stazione inferiore e a quella inferiore.

Secondo questa versione:

In una notte di Febbraio del 1911 una spaventosa Tempesta si abbatté sulla zona e al mattino gli abitanti di Casoli videro il Pallone distrutto sotto le macerie dell'hangar decretando la fine del sogno avventuroso dei Barsi.

Come purtroppo è accaduto in molte delle narrazioni recenti del pallone, di questa differente versione dei fatti non si riesce a rintracciare la fonte. Sarebbe quindi da rigettarla come inaffidabile a fronte

della testimonianza di Pieraccino, senonché sorge qui un altro piccolo mistero che sembra rimescolare le carte. Negli stessi pannelli, c'è una notizia ripresa anche in alcuni siti web, e – in particolare in un video che circola su Youtube.

Si dice:

Tra gli ospiti illustri che raggiunsero l'albergo con il Pallone vi furono il Re del Belgio Alberto I° con la famiglia ed un seguito di 20 persone, la Principessa di Borbone figlia del Re di Spagna, la marchesa Sciamanna, la Baronessa Von Strantz e lo scienziato Ficher.

Anche di questa notizia non mi è stato possibile rintracciare le fonti. Però, a dispetto di tutto ci sono elementi, pur labili, che potrebbero giustificare una veridicità almeno parziale.<sup>39</sup>

Iniziamo dalla Baronessa von Strantz, per la quale è decisamente probabile che sia andata sul pallone frenato. Il suo nome di battesimo era Maria, ed era stata dama di compagnia della corte prussiana. Aveva lasciato, a un certo della sua vita, la Germania, e - giunta a Viareggio qualche anno prima del 1910 - era entrata in contatto con i Barsi che avevano allora preso la residenza nella città balneare, divenuta allora la sede delle loro iniziative turistico-imprenditoriali. Daniele e Rosetta erano alla ricerca di una istitutrice di alto rango per i loro figli, e la baronessa, che non era sposata, divenne rapidamente una persona di famiglia. Nel 1911 sarà scelta come madrina di battesimo di Maria,

---

<sup>39</sup> L'unica pubblicazione in cui è reperibile questa notizia è moderna e si tratta di un articolo di Paolo Fornaciari pubblicato nell'ottobre 1992 in *Nuova Versilia Ieri*. Fornaciari, che non cita però le sue fonti, mi ha detto di aver trovato la notizia sul giornale viareggino *La Realtà*. Io ho consultato le copie di questa rivista nell'archivio sia a Viareggio che nella Biblioteca Statale di Lucca senza però trovare il riferimento ai "personaggi illustri" che avrebbero viaggiato sul pallone del Matanna.



Fig. 91. Una foto scattata a Viareggio nel 1911, in cui si vede la Baronessa von Strantz, insieme con Maria Barsi, la neonata di cui lei è madrina di battesimo, insieme agli altri due figli di Daniele e Rosetta, Bruna e Gino. La giovane donna sulla sinistra è una cognata di Rosetta.



Fig. 92. La baronessa von Strantz, all'Alto Matanna, in riva al laghetto "Il Bozzone" (o "Il Pozzone") con in braccio, la sua figlioccia, Maria Barsi.

l'ultima dei figli dei Barsi, e da allora in casa verrà indicata normalmente come la *marraine*, e sarà poi l'istitutrice della bambina.

Tra le foto di famiglia, giunte fino a Daniele Zenari, figlio di Maria Barsi, ve ne sono molte che ritraggono Maria von Strantz a Viareggio, all'Alto Matanna, a Montecarlo di Lucca (dove la baronessa fu confinata durante la prima guerra mondiale in quanto cittadina di uno stato nemico); infine anche nella zona di Genova, dove i Alemanno e Daniele, con le loro famiglie, si erano trasferiti dopo aver posto fine alle loro iniziative imprenditoriali tra i mari e i monti della Versilia, per riprendere, seppure a un livello decisamente più industriale, l'antico mestiere di famiglia, quello della lavorazione del ferro.



Fig. 93. La baronessa von Strantz in un ritratto di famiglia nel 1916 a Bolzaneto, in provincia di Genova, insieme con i membri di tre successive generazioni dei Barsi. In piedi, da sinistra a destra: Gino, Alemanno e Daniele Barsi; poi Rosetta Bianucci, e un ufficiale amico, quindi Bruna Barsi. Sedute in primo piano, da sinistra a destra: Maria von Strantz, Maria Barsi e Clorinda Bianchini.

Tra queste una particolarmente significativa, scattata nel 1916, che ritrae tutti insieme i personaggi più significativi di questa storia, a Bolzaneto, nel giardino di Villa Fontana, la signorile dimora che era all'epoca la residenza dei Barsi.

Se è dunque ben verosimile che abbia voluto provare l'ebbrezza del volo sul pallone, la baronessa Maria von Strantz, intima com'era con la famiglia Barsi (tra la casa di Viareggio e l'Alto Matanna ai tempi di questa storia), il fatto che il suo nome compaia nella lista degli "ospiti illustri che raggiunsero l'albergo con il Pallone", rappresenta un indizio di una certa importanza che questa lista abbia un fondamento di verità.

Che dire degli altri personaggi?

La Marchesa Sciamanna era in realtà Paolina Teresa Wuest, una aristocratica di origine svizzera, seconda moglie del Marchese Cesare Mastiani Sciamanna, appartenente a una antica famiglia umbra di cui un ramo si era trasferito a Pisa per un complesso gioco di eredità gentilizie. Paolina (o Pauline) Si era sposata con il Marchese Sciamanna nel 1890, cinque anni dopo la morte della prima moglie di lui, la contessa pisana Francesca Curini Galletti, ed era rimasta vedova nel 1906, con la scomparsa del marito prossimo ai settant'anni. I Mastiani Sciamanna, che avevano importanti feudi nella zona di Rosignano, risiedevano normalmente a Pisa, ed è dunque possibile che la vedova, trascorrendo le sue vacanze in Versilia come facevamo molti aristo-



cratici dell'epoca, abbia anch'ella avuto il desiderio e l'occasione di provare l'emozione del volo aerostatico.

Per quanto riguarda “la Principessa di Borbone figlia del Re di Spagna”, per ragioni temporali il solo riferimento possibile è a una delle figlie di Alfonso XII di Spagna e della sua seconda moglie, Maria Cristina d'Austria. E cioè all'Infanta Maria Teresa, nata nel 1882 e morta, a soli trent'anni, nel 1912. Nel territorio camaioiese è situata la Villa “Le Pianore”, che era allora residenza dei Borbone-Parma, una famiglia nobile imparentata con i reali di Spagna. Nel periodo del pallone, l'Infanta di Spagna (divenuta nel 1906 anche principessa di Baviera per il suo matrimonio con suo cugino Ferdinando Maria di Baviera), potrebbe dunque – in linea ipotetica - essere stata ospite dei “cugini” versiliesi (sebbene non vi sia alcun elemento a supporto di questa eventualità); e potrebbe quindi essere stata anch'ella nella condizione di provare l'ebbrezza del volo sul pallone del Matanna.

In questo gioco delle incertezze sugli “ospiti illustri” dell'aerostato dei Barsi, siamo giunti ora al punto di considerare “lo scienziato Ficher”.

Ci sono pochi dubbi che la grafia di questo cognome sia errata. Le possibilità vanno nella direzione della forma inglese di questo cognome, Fisher, o di quella tedesca Fischer.

Nei repertori biografici inglesi da me consultati non si trova alcun uomo di scienza che possa corrispondere a questo elusivo viaggiatore.



Fig. 94. La principessa Maria Teresa di Borbone-Spagna, Infanta di Spagna e Duchessa di Baviera, una delle dame aristocratiche che potrebbe aver compiuto l'ascensione sul pallone frenato del Matanna.

Tra le centinaia di notabili tedeschi con il cognome Fischer elencati nella *Deutsche Biographische Enzyklopädie* (DBE) pubblicata dalla K. G. Saur Verlag di Monaco di Baviera vi sono invece due *entries* che potrebbero corrispondere al nostro scienziato del pallone: uno Ferdinand Fischer nato nel 1857 e l'altro Otto Fischer nato nel 1861. È particolarmente su quest'ultimo, indicato nella *Enzyklopädie* come “*Physiker, Arzt*”, e cioè “fisico, medico” che si appunta il nostro interesse. Soprattutto perché questo scienziato (di cui da altra fonte apprendiamo la data di morte, 1916) fu un importante studioso di meccanica e biomeccanica; non è quindi inverosimile che, se si fosse trovato in Versilia all'epoca dei fatti, sarebbe stato preso da una curiosità - come dire - anche professionale per il famoso aerostato.

E veniamo ora al “Re del Belgio Alberto I°” che abbiamo lasciato in fondo, non tanto per un omaggio a una sua maggiore e regale dignità tra questi altolocati personaggi, ma perché la sua possibile connessione con la vicenda del pallone potrebbe – come abbiamo già detto – rimescolare le carte in questo nostro tentativo di arrivare a qualche certezza sul periodo di attività della funivia aerostatica dei Barsi.



Fig. 95. Alberto I del Belgio, indubbiamente il più altolocato dei personaggi che potrebbe essersi recato all'albergo Alto Matanna con il pallone frenato dei Barsi.

Ci sono due importanti elementi indiziari a sostegno della possibilità che anche il Re del Belgio abbia voluto provare l'ebbrezza del volo aerostatico sul Matanna.

Innanzitutto il fatto che egli fosse sportivo e amante dell'impegno fisico, e – in particolare - grande appassionato di alpinismo, uno degli sport più aristocratici all'epoca della nostra storia. Membro di diversi club, Alberto partecipò a scalate impegnative, soprattutto sulle Alpi, raggiungendo alcuni picchi del Monte Bianco e delle Dolomiti. Tra le molte cose che gli sono dedicate in rapporto con la sua passione per le montagne è la “Torre del Re Alberto”, uno dei picchi più difficili da scalare nella zona del Cameraccio, in Val di Mello, e il “Terrazzino del Re del Belgio”, nelle Dolomiti del Brenta.<sup>40</sup>

In secondo luogo perché è documentata, nel periodo della nostra storia, la presenza del sovrano belga in Italia, e in particolare nella riviera ligure, insieme con alcuni membri della sua famiglia e della corte.

Nella *Stampa* del 17 febbraio 1911 viene pubblicato un trafiletto, datato “Santa Margherita, 16, notte”, che annuncia “l'arrivo del Re del Belgio”.

---

<sup>40</sup> L'alpinismo finirà per essere fatale al sovrano belga, che morirà nel 1934, durante una scalata su la Marche-les-Dames, presso Namur. Un aspetto curioso delle vicende alpinistiche di Alberto è il suo rapporto con la guida alpina Tita Piazz, che – secondo una leggenda circolante tra i montanari della Val di Fassa - essendo di idee anarchiche, inizialmente voleva rifiutare la richiesta del sovrano di guidarlo durante le sue escursioni alpine. Poi – si dice – i due, a dispetto delle differenti vedute politiche, divennero amici, anche perché Tita si rese conto che, durante le cordate, il Re si comportava come un buon alpinista, rinunciando a ogni possibile altezzosità regale (in effetti Alberto era un uomo mite e benevolo, e fu molto amato in patria, particolarmente per lo spirito di indipendenza mostrato verso i tedeschi che invasero il paese nel corso della prima guerra mondiale).

Vi si dice:

Alle 20.15 il treno è arrivato. Alla stazione si trovava numerosa folla, che fece un'affettuosa dimostrazione ai Sovrani, che risposero cortesemente. Il Re, la Regina e la principessa Maria, loro figlia, salirono sopra un'automobile dell'*Albergo Imperiale*.<sup>41</sup> Le altre persone salirono sopra parecchie vetture. Le autorità cittadine non si trovavano alla stazione perché ne erano dispensate, viaggiando i Sovrani in stretto incognito sotto i nomi di conte e contessa Darsy [*sic* forse per D'Arcy].

E si aggiunge poi:

Si ritiene che la permanenza dei sovrani si protrarrà, se il tempo continuerà a mantenersi splendidi, come tutto lascia sperare, per un periodo non breve. La Regina è ancora convalescente della grave malattia della quale è uscita vittoriosa. Il Re e la Principessina godono invece ottima salute.

Nei giorni seguenti, mentre, per i suoi problemi di salute, la Regina lascia pochissimo l'albergo (e la figlia "principessina Maria viene sovente accompagnata lungo la spiaggia dalla propria istituttrice"<sup>42</sup>), il re fa spesso gite in auto o a piedi insieme con il suo aiutante (il barone Goffin).

Sempre dal quotidiano torinese (numero del 21 febbraio) apprendiamo infatti che il giorno 20, "il Re del Belgio, dopo aver fatto colazione all'*Albergo Imperiale*, salì sull'automobile del signor Beretta e ordinò al meccanico di dirigersi verso Nervi. Spingeva però la passeggiata [*verosimilmente a piedi*: la distanza è di circa 7 km, e Alberto era un gran camminatore] al lido di Alvaro ove il Re si fermò ad ammirare il panorama maestoso".

---

<sup>41</sup> Maria, di soli 4 anni, è in effetti la principessa Maria-Josè del Belgio, che sarà, seppure per un tempo molto breve, Regina d'Italia (come moglie di Umberto II di Savoia).

<sup>42</sup> È quanto apprendiamo da una corrispondenza pubblicata il 24 febbraio sul giornale lucchese *L'Esare*.

La *Tribuna* di Roma conferma questa tendenza del sovrano ai grandi spazi nel numero pubblicato il 22 febbraio, annunciando la presenza di Alberto in Riviera con una immagine in prima pagina, la cui didascalia informa i lettori, pur con qualche imprecisione, che egli “insieme con il suo gentiluomo di corte, Barone Biffin [*in realtà il barone Goffin*] spesso organizza grandi gite a piedi e in automobile per i dintorni incantevoli del golfo di Rapallo”.



Fig. 96. Alberto I del Belgio (a sinistra nella foto) insieme al Barone Goffin (forse Albert Goffin, importante banchiere belga), sulla darsena di Santa Margherita ligure, in una immagine del febbraio 1911, apparsa sulla prima pagina della *Tribuna* di Roma (dove però si dice che i due si trovavano a Rapallo).

E ancora, nel numero del 24 febbraio 1911 del giornale lucchese *L'Esare* appare una corrispondenza da Rapallo (con la data del 22) in cui si dice:

Il re del Belgio quasi ogni giorno ama, nel più stretto incognito fare qualche gita nei dintorni. Ultimamente indovinato l'essere suo da una pattuglia di agenti che scortavano l'automobile di S.M. fu fatto segno a rispettose accoglienze da parte della popolazione.

Sia *L'Esare* che *La Stampa* informano i lettori che il 24 febbraio, Alberto sarebbe dovuto rientrare per pochi giorni in Belgio, al fine di partecipare a una celebrazione, ma che poi sarebbe tornato in Italia, mentre i familiari restavano in Riviera. Partì in effetti il sovrano, e il treno con lui e il suo seguito viene segnalato, dal *Corriere della Sera*, in passaggio per Milano “in un *vagon-salon*” la sera del 24 alle ore 23, diretto in Belgio “per la linea del Gottardo” (inaugurata come sappiamo pochi anni prima). Come annunciato però Alberto rientra in Italia pochi giorni dopo, e il 28 febbraio di nuovo *La Stampa* fa riferimento alla sua presenza a Santa Margherita Ligure, ripubblicando la foto (a formato intero questa volta, e con, sullo sfondo, la darsena della cittadina) già apparsa alcuni giorni prima dalla *Tribuna*.

Facendo il punto su quanto abbiamo detto finora, possiamo essere certi che nel febbraio del 1911 Alberto I del Belgio è in Riviera, insieme con alcuni membri della sua corte e con la consorte e la figlia Maria. Aggiungiamo che da Santa Margherita Ligure a Camaiore la distanza è di circa 120 km, ed era sicuramente percorribile in meno di due ore, per le strade allora forse più disagiati di oggi ma certo meno affollate di vetture, (non dimentichiamo che siamo ai tempi dei bolidi ruggenti del futurismo). Quindi, senza voler forzare in alcuna direzione i nostri ragionamenti, possiamo dire che vi erano le condizioni per cui, se l'avesse voluto, il Re belga, insieme con alcuni membri della sua corte, avrebbe potuto raggiungere Camaiore (o Viareggio) e provare anch'egli l'ebbrezza del pallone. D'altra parte, la

passione del sovrano per l'alpinismo potrebbe aver rappresentato un movente abbastanza importante perché questo evento, in teoria possibile, si concretizzasse realmente.

Sarebbe forse opportuno aggiungere che, seppure il sovrano “e un seguito di 20 persone” avrebbero potuto, almeno in linea ipotetica, essere andati sulla funivia aerostatica dei Barsi, è però poco verosimile che con loro vi fosse anche la Regina. Come sappiamo infatti, la consorte di Alberto, Elisabetta di Baviera (o – più precisamente Elisabetta di Wittel-sbach, duchessa in Baviera) era allora convalescente da una grave ma-lattia, e dunque difficilmente nelle condizioni di affrontare l'impegnativo viaggio in pallone. Potrebbe esserci forse andata la principessina Maria, ma, se così fosse stato, certo non avremmo avuto un Pieraccino a raccontarci nel suo linguaggio rustico e vivace che, com'era accaduto ai figli dei Barsi, forse anche l'aristocratica bambina “s'empitte la pancia d'acqua a vedè tutto vel ripitone”!.

Aggiungiamo poi che su Elisabetta di Baviera si può chiudere uno dei tanti incerti cerchi di questa storia, che la collega a un'altra aristocratica viaggiatrice sul pallone del Matanna, e cioè alla già nominata Maria Teresa di Borbone-Spagna. Quest'ultima era infatti moglie di Ferdinando di Baviera, il quale, tanto per rendere più intrecciate le trame di questa nostra già intricata vicenda turistico-dinastica, era anch'egli un Wittelsbach, sebbene del ramo spagnolo, e per di più “Infante di Spagna” anche lui. E questo potrebbe rappresentare un piccolo indizio in più perché la Maria Teresa spagnola avesse fatto parte



degli aristocratici che andarono in pallone sul Matanna al seguito del Re del Belgio.

Ma c'è di più. I Wittelsbach di Baviera del ramo spagnolo erano imparentati, anche se un po' alla lontana, anche con i Borbone-Parma della Villa delle Pianore (alcuni di questi ultimi sono stati – e sono tuttora - pretendenti al trono spagnolo); e questo aggiunge un ulteriore, seppur minuto, indizio alla possibilità che sul pallone vi fosse anche la principessa spagnola; e anche all'eventualità che Alberto con il suo seguito abbia potuto usufruire dell'ospitalità dei “cugini” Borbone-Parma alla Villa Le Pianore di Capezzano, la signorile dimora situata a pochi km da Candalla (luogo importante anche per la grande storia, perché – tra l'altro - vi nacque Zita di Borbone-Parma, ultima imperatrice d'Austria).

Concludendo qui (dopo queste lunghe digressioni tra la cronache dell'epoca e gli intrecci delle parentele dell'aristocrazia europea) uno dei ragionamenti iniziati con l'analisi della notizia sugli “ospiti illustri che raggiunsero l'albergo col Pallone”, potremmo supporre, che se la notizia del loro viaggio sul pallone fosse vera, allora l'impianto non andò distrutto - come dice Pieraccino - il primo di novembre 1910, ma sopravvisse ancora per alcuni mesi.

È difatti molto difficile pensare che questa ascensione della corte belga possa essersi verificata prima della “feria dei morti” del 1910. Alberto, che era salito al trono reale nel dicembre 1909, non era venuto in Italia prima del febbraio 1911 (non almeno in una forma che ab-

bia lasciato una traccia nei giornali dell'epoca). In particolare l'annuncio ai sovrani italiani della sua elevazione al trono fu dato nel gennaio 1910 da una delegazione diplomatica da lui inviata a Roma, senza che il Re venisse personalmente nella capitale italiana. Ed è possibile inoltre pensare che, dati i numerosissimi impegni che ebbe nel primo anno del suo regno (tra l'altro nel 1910 si tenne a Bruxelles una Esposizione Universale) egli si fosse infine deciso a venire in Italia, in vacanza, solo per favorire la guarigione della moglie.

### *Gli ingegneri e "il tramontano"*

A Casoli qualcuno ricorda ancora un ritornello che iniziò a circolare dopo la "burrascosa" fine del pallone, in cui è presente una nota critica non troppo implicita al modo in cui fu progettato e costruito l'impianto del pallone. Lo riportiamo qui nella versione tramandataci da Michele Pardini nella sua testimonianza del 1980, alla quale abbiamo già fatto riferimento:

*Aquali [sic], Porolodi [sic] e Campanella  
il famoso inventore e il Capitano  
fecero gli studi senza la pagella  
ma non poser mente al tramontano.*<sup>43</sup>

<sup>43</sup> In queste rime, al modo delle cantate del Maggio che erano popolari a Casoli fino a pochi decenni or sono, entra il nome di un personaggio del quale non compare alcuna menzione nelle cronache dell'epoca. È possibile che si tratti di una distorsione del nome di uno dei tecnici che costruì la funivia, fatta anche a beneficio della rima; oppure siamo dinanzi a un soprannome utilizzato all'epoca, forse per riferirsi a Frassinetti (in accordo con il fatto che, nel primo verso "Campanella" è posto in ultima posizione, facendo così *pendant* con il "Capitano" del verso successivo (Frassinetti era in effetti – come abbiamo avuto modo di dire – capitano dell'Aeronautica Militare).

Con l'espressione "non poser mente al tramontano" la gente del luogo, molta della quale aveva partecipato ai lavori, voleva dire a – a usare termini moderni – che i progettisti e costruttori dell'impianto non avevano tenuto abbastanza in conto i fattori ambientali, e in particolare le burrasche di vento che ricorrono frequentemente in Versilia, e in tutto il litorale toscano, e che producono a volte effetti disastrosi, soprattutto nelle valli e nelle gole ristrette (le "borre" e i "borroni) dove il vento impetuoso, costretto a incunarsi in spazi angusti sviluppa un'azione di aspirazione e strappa alberi centenari, muove grandi massi, sconvolge in modo rovinoso l'ambiente in brevi istanti (come sanno bene quelli che frequentano queste montagne nelle loro escursioni). In tempi recenti tutto questo si è verificato in forma davvero impressionante nel marzo 2015 provocando immensi danni in tutta la Versilia (e non solo).<sup>44</sup>

La colpa non va però tutta gettata sui progettisti, in quanto – come sappiamo da Pieraccino - nel caso dell'hangar gli ingegneri insistevano per la costruzione in muratura, e fu Daniele Barsi a decidere – co-

---

<sup>44</sup> La conclusione così violenta dell'impresa dei Barsi fu accolta da alcuni come segno evidente della punizione divina che si era scatenata su di loro per un peccato "originale" che i due avrebbero commesso scegliendo quel particolare luogo come stazione di partenza per l'ascensione e sito per l'hangar del pallone. Sì, perché nella zona vi era una cappellina (una marginetta come si dice in Versilia) che aveva dovuto essere abbattuta per fare posto alle strutture dell'hangar. La distruzione di questa cappellina venne considerata un sacrilegio e qualcuno fu sicuro che l'azione avrebbe attirato la collera divina. E così quando le forze della natura si scatenarono sulla zona si fu pronti a dire che quella era la giusta punizione che i Barsi si erano meritati per la loro presunta arroganza e disprezzo della pietà popolare

me abbiamo già accennato - per l'uso del legno (quasi certamente a causa dei ritardi all'esecuzione dell'impianto dovute alle lungaggini e difficoltà amministrative incontrate dalla loro pratica presso il Comune di Camaiore).

Dice infatti il guardiano del pallone:

Gli ingegneri volein fa' du' muraglie di sasso che era bene falle, ma vesto Barsi, che era provveditore, disse: Ho trovo un bastimento a Genova, fori uso, sa a comprà? Si sfa e si fa 'nansi di legname vesto casamento

### *I difetti della funicolare aerostatica*

Se la burrasca di vento pose fine alla breve vita del pallone, vi sono però altri problemi, questi sì certamente da imputare ai progettisti, che inficiavano in modo sostanziale la validità del progetto, e che spiegano, come questo sia rimasto sostanzialmente l'unico tentativo realizzato di costruire un impianto del genere. E danno quindi ragione del fatto che, per necessità analoghe a quelle dei Barsi, ad affermarsi fossero le funivie a motore (a scoppio inizialmente ed elettriche poi), e non la “funicolare aerostatica” degli imprenditori di Palagnana.

Il primo problema aveva a che fare con la pericolosità del gas utilizzato per fornire forza ascensionale al pallone, l'idrogeno. Questo gas (che è tornato recentemente di moda come possibile propellente di motori per automobili, estremamente efficace ed ecologico - dalla sua combustione si produce infatti solo acqua) ha il grave difetto di essere infiammabile e potenzialmente esplosivo. Era dunque del tutto inadatto a un impianto che era esposto alle intemperie e doveva funzionare

regolarmente in condizioni di manutenzione estremamente difficile da assicurare (soprattutto per i luoghi – come abbiamo detto – raggiungibili solo a piedi o in sella a cavalli o muli).

Inoltre, e qui andiamo al secondo - e non men serio - problema, per garantire la possibilità di discesa al termine di ogni risalita, si doveva diminuire la forza ascensionale dell'aerostato in modo da controbilanciare opportunamente quella che era stata necessaria per trasportare in alto viaggiatori e pilota (supponiamo 400 kg nel caso di 6 persone, pilota compreso). Nelle circostanze dell'impianto dei Barsi, sarebbe stato del tutto improponibile diminuire la forza ascensionale del pallone sgonfiandolo. Dato che la spinta ascensionale dell'idrogeno è di circa 1,1 kg al metro cubo a livello del mare (e un po' maggiore alle altezze dell'impianto del Matanna) sarebbe stato necessario infatti disperdere dopo ogni salita poco meno di 400 metri cubi del gas, quasi la metà del volume del gas del pallone a pieno gonfiaggio (un'operazione per la quale – come abbiamo appreso da Pieraccino – erano necessari circa 7 giorni con i gassogeni disponibili).

Dunque non si sarebbe assolutamente potuta effettuare una seconda ascensione nel corso del giorno, e si sarebbe dovuto attendere quasi una settimana per riandare in su con la navicella dell'aerostato (per non parlare dei pericoli dell'operazione e anche dei costi e delle difficoltà di trasporto delle grandi quantità di materiali ferrosi e acido solforico necessari al funzionamento del gassogeno).

Porro Lodi e Frassinetti decisero dunque per un altro metodo, quello basato sull'uso della zavorra. Al termine di ogni salita, per ridiscendere la navicella avrebbe imbarcato una massa di peso sufficiente a controbilanciare la forza ascensionale della risalita. Come prima scelta, vi era un metodo semplice, e del tutto economico, ma non sempre applicabile: far salire sulla navicella delle persone che volessero scendere (e imbarcare la giusta quantità di zavorra per arrivare a definire in modo preciso la forza di discesa).

Quando ciò non era possibile, bisognava caricare sul pallone un peso di poco meno dei 400 kg che corrispondevano alla forza della precedente salita (teniamo presente che sulla navicella vi sarebbe stato necessariamente il pilota). A proposito di zavorra, come già sappiamo, essa viene nominata nella documentazione presentata alla Cassa di Risparmio di Lucca dove – a proposito dell'aerostato - si dice: “La forza ascensionale di quest'ultimo viene opportunamente regolata completando il carico mediante sacchetti di zavorra”. La sua presenza è particolarmente evidente nell'ascensione in cui sono sulla navicella solo Porro Lodi e il pilota, proprio a causa del fatto che essa deve sopperire all'assenza del numero più ordinario di viaggiatori (cinque o sei).

Della zavorra in relazione al nostro pallone parlano inoltre sia Pieraccino che Michele Pardini nelle loro testimonianze più volte citate. Il primo dice: “Per venir giù ci volea del peso e allora ci metteino de' sacchetti di rena per peso”. Il secondo dà una versione diversa del tipo di materiale e delle caratteristiche della zavorra utilizzata. A proposito

del pallone egli dice che “dal Matanna scendeva per il peso di una zavorra (cassone pieno di sassi)”.

È possibile che entrambe le versioni contengano il loro nucleo di verità. I sacchetti di rena venivano probabilmente utilizzati per i riaggiustamenti fini del carico ascensionale, e per le circostanze in cui era necessario fornire un extra di peso abbastanza limitato. Il “cassone pieno di sassi” si prestava bene quando la discesa avveniva con pochissimi o nessun viaggiatore (a parte il pilota ovviamente sempre presente). Inoltre è del tutto probabile che esso non sarebbe stato usato nel corso della giornata inaugurale e neppure in altre circostanze, qualora vi fossero stati “ospiti illustri”, a causa del suo aspetto indubbiamente inestetico.<sup>45</sup>

Come che sia, rena o sassi che fossero, è certo che il ciclo su-e-giù del pallone tendeva a portare a valle materiale del monte, a volte anche in proporzioni considerevoli (in particolare quando la navicella scendeva senza viaggiatori). E questo rappresentava un handicap importante, rispetto ad esempio alla funivia classica a motore, di cui uno dei primi impianti, per necessità analoghe a quelle dei Barsi, era stato costruito già nel 1908 da Josef Staffler, un albergatore altoatesino, per permettere ai turisti di raggiungere i 1134 metri del Colle di Villa (*Herrenkohlern*) in provincia di Bolzano. La lunghezza totale del cavo

---

<sup>45</sup> A proposito della zavorra per la ridiscesa del pallone, nel corso di un recente ricognizione della stazione superiore, Leandro Carrara ha notato segni che indicano

(non a campata unica a differenza di quello dei Barsi) era di 1600 metri e il dislivello totale era di circa di 800 metri L'impianto originale era basato su funi sorrette da piloni di legno, e in un certo periodo anche le cabine erano di legno. In forma rimodernata via via nel tempo, in adeguamento alle nuove tecnologie, la "Funivia del Colle" (*Kohle-  
rer Bahn*) è rimasta in funzione fino ai nostri tempi; e quindi, in qualche modo, la sua realizzazione si è rivelata una sfida vincente, a differenza di quello che accaduto per l'impianto del Matanna. È giusto però notare come questa funivia fosse però molto più lenta (la sua velocità era di circa 1,5 metri al secondo) essendo necessari ben 14 minuti per far salire in cima la cabina con i passeggeri, un'enormità rispetto ai pochi secondi del nostro pallone del Matanna.

Una lunga e faticosa arrampicata, e non certo un volo leggero!

### *Le canzoni, gli stornelli e il sogno del pallone sul Matanna*

Tra gli anziani della Versilia circola la voce che, tra il 1909 e il 1910, l'inno del Carnevale di Viareggio avesse per tema il pallone frenato e il progetto dei Barsi di portare i turisti in un'ora dal mare alla montagna. Nessuno di quelli che ho interrogato inizialmente ne conosceva neppure un verso. Poi mi è capitato di trovare all'archivio storico, grazie all'aiuto del competente e disponibile responsabile, Antonio Cardella, in un articolo di ricordi di famiglia scritto da Maria Barsi Zenari e pubblicato nel 1985, questi due versi:

---

l'antica presenza di una zona di scavo. Potrebbe essere che da questo luogo venisse-



*...dalla spiaggia alla montagna  
in un'ora vogliamo andar...*

Qualche tempo dopo ho incontrato un collega, non particolarmente anziano, che mi ha cantato altri tre versi, evidentemente tratti da una canzone diversa, dicendomi che li aveva sentiti in famiglia come parte di un inno del carnevale all'epoca del pallone:

Eccoli:

*Al Matanna, bella stagione  
Col pallone noi andrem...  
Caramelle mahù...  
Bomboloni zù zù..*

Interpellando i responsabili del Carnevale ho potuto sapere che, in effetti, all'epoca del pallone non vi era ancora un inno ufficiale (la tradizione inizia nel 1923), e che però circolavano, per ogni edizione dell'evento, canzoni e canzonette di vario tipo, che la gente creava e si passava poi di bocca in bocca. Può quindi darsi che i versi trascritti sopra avessero fatto parte di due canzoncine carnevalizie un po' alla

---

ro tratti i materiali usati come zavorra.

buona inventate da qualcuno che era sotto la suggestione dell'impresa dei Barsi che si annunciava imminente.

In tema di verseggiamenti sul tema del pallone, mi è capitato infine di fare un'alta piccola scoperta di cui vi parlo ora, premettendo però un singolare dettaglio nel quale sono incorso durante le mie ricerche.

Abbiamo già menzionato i due testi sul pallone del Matanna che compaiono in due diversi volumi della monumentale opera sulla *Storia dei trasporti italiani* curata da Francesco Ogliari, in collaborazione in qualche caso con altri autori. In una delle due versioni (identiche per quel che riguarda il testo) appare una foto incorniciata, di qualità grafica non particolarmente buona, che ha il pregio di una precisa datazione “16 Agosto 1916”, segnata a penna in alto sulla incorniciatura, dove si legge, in basso, la scritta – sempre a penna “Gruppo ai piedi del pallone frenato” e poi la firma di Daniele Barsi.

Nella didascalia, Ogliari, che anche in questo caso non cita la fonte dell'immagine, annota un particolare abbastanza curioso, e anche in apparenza di poco interesse per il lettore. Riferendosi alla giovane donna in piedi visibile nella foto scrive: “La signorina è Isola Gini tra breve in Scarpelli”, mentre non nota la presenza nella stessa immagine, e ben più rilevante per la storia che sta raccontando, la presenza di Alemanno e Daniele Barsi.\*\*

Anche per uno come me, impegnato come sono da alcuni anni a ricostruire la storia spesso tragica dei nostri monti, e a tentare di serbar-

---

\*\*Su Isola e, più in generale, sulla famiglia Gini, si veda l'appendice 3 a p. 247.

ne le memorie, ritrovando la storia che le antiche foto contengono, in modo ormai a volta impossibile da decifrare, questa annotazione di Ogliari è apparsa abbastanza peregrina, disconnessa come sembra dal resto della vicenda del pallone.

Ma mi sono dovuto ricredere!



Fig. 97. La foto scattata il 16 agosto 1910 e riprodotta a corredo di in un testo sul pallone del Matanna apparso in uno dei volumi di Francesco Ogliari sulla storia dei trasporti Italiani. In quel giorno – come sappiamo da telegramma del sindaco di Viareggio – il pallone era già in parte gonfiato. Tra le persone nel gruppo si riconoscono Alemanno e Daniele Barsi, rispettivamente il terzo e il sesto da sinistra. In basso e a destra la firma di Daniele. La giovane donna è Isola Gini, secondo quanto Ogliari annota nella didascalia.

La ragione di questo mio cambiamento di opinione sta in un breve articolo che ho scoperto a caso tra le pagine del numero del 6-7 agosto 1910 di *Viareggio estiva*, la ormai ben conosciuta rivista balneare dei

Barsi. Il titolo dell'articolo "All'Alto Matanna" avrebbe subito dovuto attrarmi, ma - non so come - m'era sfuggito le varie volte che avevo consultate le copie della rivista presenti nelle biblioteche toscane. Vale la pena di riprodurne integrale il testo, per ragioni che appariranno subito chiare:

Eccolo:

Tra le molte personalità che si compiacciono fare delle scappate a questa Stazione climatica che tende ad assurgere ad una importanza da competere con la Svizzera, abbiamo notato la settimana scorsa il Dott. Gini Umberto, con la gentile moglie e il forte figlio Aldo, la simpatica signorina Isolina Gini, la signora Gramigna e i figli Riccardo e Nicoletta, i quali tutti hanno voluto dimostrare il loro attaccamento a questa vigorosa Alpe Apuana, così bella nella sua orridezza.

Il Dott. Gini, che sa essere, quando vuole, delicato poeta, improvvisò tra le vallate ricche d'ombre e di luci, tre stornelli che abbiamo l'onore di pubblicare, in virtù di un'indiscrezione compiuta:

*Fior di pallone  
Sull'Alpi vola e vinci la tenzone  
Dura della tempesta e del ciclone.*

*O fiori sparsi  
Dalle vette Apuane al sol riarsi  
Inneggiate all'ardire dei vostri Barsi.*

*Fior di Matanna  
Dice lo spirito tuo, che non si inganna,  
Che qui verranno ville ad ogni spanna.*

Insomma, con la fortuita scoperta di questi tre stornelli, prende anche qualche maggiore consistenza l'immagine di questa "Isola Gini tra breve in Scarpelli" dell'Ogliari.

Parlando dell'Ogliari, vi è un altro interrogativo legato al fatto che, per quanto riguarda la storia del pallone, di solito non cita le fonti dei materiali che pubblica. Si tratta di un vero piccolo mistero che, infine, sono riuscito a sciogliere almeno in parte, al prezzo però di una grande fatica e di molte ricerche.



Fig. 98. L'originale della immagine, da cui Ogliari ha tratto la figura riprodotta nel capitolo sul pallone frenato di uno dei volumi sui trasporti italiani. Rispetto a questo originale, l'immagine di Ogliari è in parte scontornata e, in particolare, priva della firma dell'autore del disegno e del logo che appare a sinistra e in basso.

Il mistero riguarda un'immagine che appare in uno dei due testi di Ogliari sul pallone, i cui particolari sono ben disegnati tanto da appari-

re una foto, e come tale è stata poi considerata da coloro – sono molti – che poi l’hanno ripresa in anni più recenti.

Vi si vede il pallone che sale guidato da un cavo metallico per un pendio molto scosceso, verso una stazione di arrivo che si protende sull’abisso. Il cavo è evidentemente ancorato a una torretta che solo in parte è visibile, in alto, sulla estrema destra dell’immagine. Quasi alla stessa altezza della torretta, appare, un po’ più a sinistra l’imponente costruzione di un albergo alpino, con, dinanzi, una terrazza protesa sul precipizio, e poi, a sinistra sullo sfondo, i picchi di aguzze montagne, anch’esse molto alpine. Presso la stazione d’arrivo v’è uno chalet, e poi di lì fino all’albergo un sistema di scale in cui si indovina qualche turista che sta inerpicandosi.

A dispetto della precisione tecnica del disegno, e dell’ovvio riferimento all’impianto dei Barsi, questa immagine è decisamente poco realistica e non rappresenta fedelmente il pallone del Matanna. Innanzitutto il pallone appare troppo sferico per essere un pallone vero in volo, e certamente l’albergo non corrisponde all’Alto Matanna, proteso - come si immagina che questo si trovasse davvero sul monte della Versilia - verso il mare. Il sistema di scale, che porta direttamente dalla stazione d’arrivo fino alla terrazza dinanzi all’edificio, non corrisponde in nulla al sentiero che i turisti dovevano percorrere per arrivare alla piazzola della vettura che i Barsi mettevano a disposizione dei loro clienti.

Che si tratti di un disegno non ci sono assolutamente dubbi, ma resta da stabilire per quale uso fu creato e dove venne – nel caso – pubblicato. Era forse di un'immagine promozionale voluta dai Barsi per pubblicizzare il loro pallone e il loro albergo (come sappiamo non v'era realismo nelle opere grafiche che fecero stampare a questo scopo). A essere certi che si trattasse in verità dell'opera di un artista grafico, qualche tempo dopo trovai nell'archivio di Viareggio, nel numero di novembre 1964 di un giornale locale, *Versilia ieri*, diretto dal vecchio archivista, Francesco Bergamini, la stessa immagine ma meno ritagliata e con ben evidente in basso, anche se non interpretabile, la firma dell'autore. Nella nuova immagine si riconosceva un po' meglio la torretta di ancoraggio del cavo, che richiamava, in modo abbastanza suggestivo, quella reale, a dispetto della condizione di rudere in cui quest'ultima si trova ora.

Ma neanche in questo caso alcun accenno alla fonte dell'immagine. Nel basso a sinistra si riconosceva un logo con, in forma stilizzata, le lettere AB del tipo di quelle trovate nelle immagini della rivista *Ars et Labor*. Una nuova e molto accurata ricerca su tutti i numeri di questa rivista non sortiva alcun effetto: l'immagine non era assolutamente rintracciabile; mi venne così il dubbio che fosse stata preparata per la pubblicazione, magari a corredo dell'articolo del Marsili, ma - per qualche motivo - alla fine omessa. Poi un giorno l'archivista di Viareggio, Antonio Cardella, mi chiamò dicendomi che aveva trovato qualcosa di interessante a proposito del pallone. In una

cartellina si trovava un ritaglio di giornale con l'immagine in questione (quella riprodotta qui nella Fig. 98) che era stata dunque pubblicata; e nella stessa cartella, insieme all'articolo del 1910 apparso sul *Corriere della Sera* (quello con l'immagine del pallone in volo), un altro ritaglio piuttosto sorprendente, che poteva fornire l'indizio per risolvere il mistero. Era un annuncio pubblicitario di "Impianti Aerostatici per ALBERGHI ALPINI" e per "Funicolari Aeree" della ditta "Ing. Porro Lodi e Camurati" di Milano, in cui si pubblicizzavano anche "CORDE METALLICHE, per qualsiasi applicazione, importate direttamente dalla Germania" (Fig. 99).



Fig. 99. Il ritaglio pubblicitario della ditta "Porro Lodi e Camurati" trovato nell'archivio di Viareggio insieme con quello del disegno del pallone illustrato nella figura precedente.

A dispetto, anche nel caso di questo secondo ritaglio, dell'assenza di indicazioni sulla fonte, era presumibile, data la collocazione nella stessa cartella dell'archivio viareggino – che esso fosse collegato in



qualche modo con quello del disegno del pallone. Si sarebbe potuto pensare allora che l'immagine servisse di corredo visivo all'insero pubblicitario della ditta "Porro Lodi e Camurati". Questa interpretazione si accorda anche con il particolare formato del disegno col pallone, troppo alto e stretto per essere l'immagine di copertina di una rivista dell'epoca, ma adatto, proprio per questo, a essere inserito nella colonna di un quotidiano.<sup>46</sup> Che si trattasse di una immagine pubblicitaria costruita *ad hoc* (come quelle dei Barsi) vi è il fatto che i passeggeri sulla navicella sono ben protetti come da una gabbia, segno che a fronte dell'immagine con l'abisso, si volesse rassicurarli della sicurezza del mezzo di trasporto (un brivido insomma, ma in tutta sicurezza!).

Questa possibilità si è dimostrata alla fine concreta, quando - a una ultima ulteriore ispezione dei due ritagli che erano incollati su un foglio - è stato possibile leggerne il retro per trasparenza con una luce intensa. In entrambi vi erano pubblicità di alberghi di Venezia, tra cui anche l'*Hotel des Bains* al Lido, quello immortalato da Thomas Mann in *Morte a Venezia*.

È quindi da presumere che la ditta milanese Porro Lodi e Camurati si apprestasse a cogliere l'occasione del pallone del Matanna da poco progettato e realizzato, per lanciare l'idea di un nuovo tipo di colle-

---

<sup>46</sup> Uno dei tanti "miti" sulla storia del pallone del Matanna, è che essa sia servita nel 1910 per una copertina della *Domenica del Corriere*. La mia ricerca sulle annate di questo periodo del settimanale milanese non mi ha permesso di individuare alcuna immagine di copertina riguardante il pallone del Matanna.

gamento adatto a portare turisti sui picchi di montagne verso “alberghi alpini” difficilmente raggiungibili in altro modo.

Ma – anche per loro come per i Barsi – la burrasca di vento che distrusse l’impianto (a novembre del 1910 o a febbraio del 1911) segnò la fine di un sogno imprenditoriale che sembrava annunciare un radio-so futuro.

C’è infine un altro piccolo mistero nella storia del pallone che forse sarà possibile risolvere continuando le ricerche ancora in corso. Di questo mistero sono venuto a conoscenza grazie all’aiuto di Franco Pocci che – come tanti altri ho incontrato ed è diventato mio prezioso collaboratore e amico – proprio studiando questa vicenda.

Il mistero riguarda l’esistenza di un documentario dell’epoca sul pallone del Matanna, che ha talmente circolato nel mondo da essere stato proiettato persino in Nuova Zelanda, e precisamente a Auckland. Viene infatti da questa città lontana il primo indizio dell’esistenza del film, che Franco mi ha inviato qualche mese fa, e che qui è riprodotta a sinistra nella Fig. 100. Si tratta dell’annuncio, datato 1911, della proiezione di una serie di film in una sala di Auckland (dove tra l’altro si fa anche della musica). Tra questi un documentario il cui titolo è molto indicativo: *From Viareggio to Matanna*, e che viene definito di carattere *scenic* (un termine che potremmo tradurre come “pittorresco” “scenografico”, e che sta qui in contrapposizione con *dramatic*, l’altro tipo di film che si proiettano in questa sala). Se ci fossero dubbi sul mezzo di locomozione utilizzato in questo film per andare da Viareg-

gio al Matanna, ecco, a dissipare ogni incertezza, l'altra notizia che Franco ha trovato in un sito inglese dedicato alla storia del cinema. Scopriamo infatti che si tratta di un viaggio in pallone perché il titolo del film è ora un po' diverso, e precisamente: *A trip across the valley of Viareggio by balloon*. Sappiamo anche da questo sito che il film fu prodotto in Italia, nel 1910, dalla *Cines* di Roma. La *Cines* era una importante casa cinematografica fondata nel 1906 e che proprio in quell'anno stava lavorando al "Bruto", uno dei tanti film in costume, a carattere storico diretto dal regista romano Enrico Guazzoni.

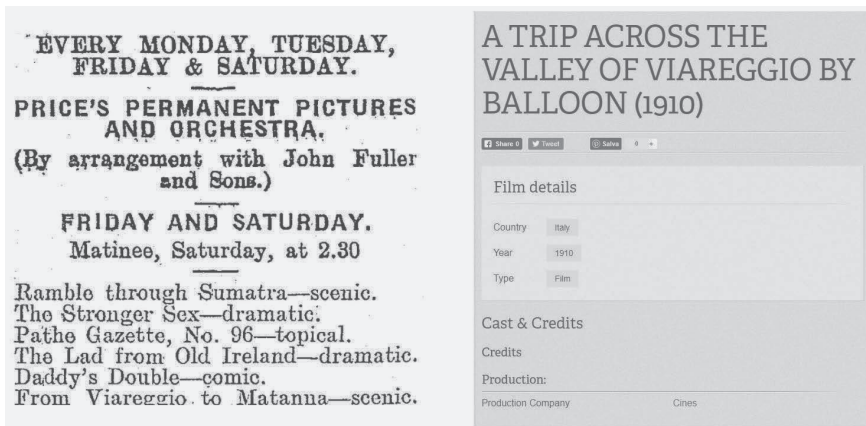


Fig. 100. Due indicazioni dell'esistenza di un documentario dell'epoca sul pallone frenato del Matanna.

Le ricerche di questo documentario, che si annuncia prezioso per la ricostruzione della nostra storia non hanno finora dato esito, ma Franco e io perseveriamo, e speriamo di scoprirlo ben presto.

Tornando ora alla vicenda del pallone e al tema del vento impetuoso che devasta le valli della Versilia, e distrugge l'opera voluta fortemente da Daniele Barsi e progettata da Ercole Porro Lodi, dobbiamo riandare a uno degli stornelli di Umberto Gini, che celebravano le imprese e il coraggio imprenditoriale dei Barsi, quello – in particolare - del pallone che vince *“la tenzone dura della tempesta e del ciclone*. Stornello questo molto poco profetico si dirà, perché, come ben sappiamo, l'aerostato soccombette malamente alla forza degli elementi. E neppure si avverò l'altro che vedeva queste montagne riempirsi di “ville ad ogni spanna” (ma questo è indubbiamente un bene per chi ama davvero la montagna).

Ma allora?

Fu dunque tutto un fallimento l'impresa dei Barsi con il loro “pallone frenato del Matanna”.

Di certo no, rispondo io che ho trascorso molti mesi cercando sui monti, negli archivi e nella memoria della gente le tracce di questo elusivo mezzo di trasporto, così sfuggente nella sua leggerezza anche metaforica, da lasciare tanti misteri dietro di sé. Mesi di ricerca dura ma anche appassionante e ricca di intense emozioni, in parte condivise con coloro che mi hanno aiutato in modo diverso nelle mie peregrinazioni.

A distanza di oltre cent'anni, il sogno di Alemanno e Daniele Barsi, i due coraggiosi imprenditori di Palagnana, continua in effetti ad affascinare molti, come tra l'altro è testimoniato dal successo della cele-

brazione che si è tenuta il 28 agosto del nel 2010, con – tra i diversi eventi – anche un breve volo in un moderno aerostato, a partire proprio dal “Prato del Pallone”, tenutosi a cent’anni esatti dal volo inaugurale.

Per alcuni la coraggiosa impresa dei Barsi sembra contrastare con l’apparente mancanza di idee altrettanto grandi e utopiche, utili a promuovere il turismo di montagna in Versilia ed evitare lo spopolamento e l’abbandono di monti e campagne.

Personalmente, insieme agli amici con cui ho condiviso il grande piacere di queste mie ricerche mi auguro che il ritrovamento della stazione superiore del pallone frenato del Matanna contribuisca – per poco che sia – a dar risalto a questi luoghi già tanto ricchi di storia e di fascino naturalistico e paesaggistico.

Alla grande bellezza naturale di questi monti si aggiunge il fascino della storia del pallone che vi è, per così dire, incisa, sia per quello che ancora vi rimane come tracce fisiche che per i ricordi che ha lasciato e continuano a vivere nell’immaginario popolare. Una storia che rende questi luoghi unici non solo tra le Apuane, ma tra tutti i monti d’Italia (e non solo) perché, dopo l’impresa dei Barsi, non vi fu nessun altro pallone frenato simile al globo giallo di *Rosetta* che facesse volare eleganti turisti verso inaccessibili alture.

Le tracce del pallone e della sua storia si potranno ritrovare in basso, al “Prato del Pallone” o in alto, alla torretta d’arrivo, o anche alla piazzola della vettura, o all’Albergo Alto Matanna, o lungo le acque

limpide e impetuose della Turrite Cava, dove sono i resti delle antiche ferriere e del Basso Matanna; o a Pescaglia, a San Rocco, o a Pascoso, Bucine, Palagnana, Pian d'Orsina, tentando di ritrovare e ripercorrere il sentiero in cui passò prima il "carro matto" con il cavo, e poi si snodò il serpentone lungo 800 metri degli uomini che lo trasportavano a mano srotolato; o infine immaginando una fiammante berlina metallica che, lungo la rotabile costruita dai Barsi, così fantasticamente isolata sul crinale di un monte, conduceva aristocratici signore e signori, le prime magari con graziosi ombrelli per proteggere la candida pelle dal sole della montagna, gli altri con eleganti cappelli di paglia e bastoni con il pomo d'osso.

Tutto questo contribuirà ad arricchire le bellezze di questi luoghi già bellissimi, in cui la vista del mare si combina con l'incanto dei monti, a volte in straordinari crepuscoli, e in cui altre volte la nebbia sale improvvisa producendo inquietanti fantasmagorie, e non raramente cade la neve a imbiancare le rocce dal bel color "rosso-ammonitico". Luoghi dove si possono vedere ancora cavalli e mucche brade inerparsi per pascoli erti e dirupati, e dove si incontra ancora il gregge condotto da un anziano e gentile pastore; dove le poiane volteggiano calme alla ricerca della loro preda lontana, e dove si possono a volte ammirare gli stormi di cicogne in migrazione e udirne le stridule grida; per questi monti dove è scavata la Grotta all'Onda, col ricordo degli antichi uomini che vi dimorarono, e con le acque che scendono a volte copiose, e in momenti straordinari come proprio

quello in cui scrivo queste ultime righe, si sono cristallizzate in straordinarie e fantasmagoriche stalattiti di ghiaccio.

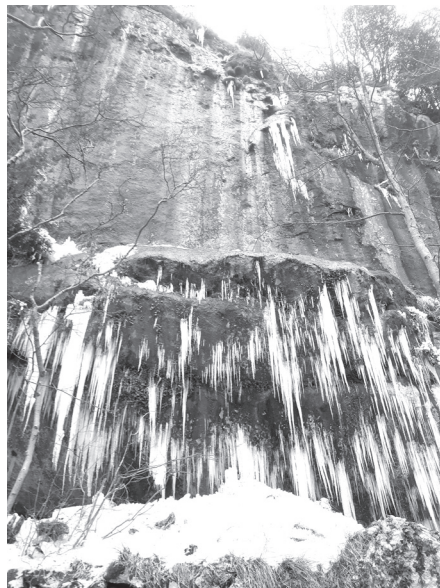


Fig. 101. Una eccezionale visione dei getti d'acqua ("le Onde") della Grotta all'Onda trasformati in stalattiti di ghiaccio a causa del freddo molto intenso, proprio nei giorni in cui questo volume veniva terminato.

E ritrovando e ammirando tutto questo si potrà, per gli Erti di Casoli, scorgere con gli occhi dell'immaginazione, una delicata e gentile farfalla meccanica dal colore giallo che sale facendosi guidare da un cavo metallico il quale brilla "al sole radioso di luglio e ha scintilli di argento ed ha vibrazioni sonore".

E non si potrà allora non pensare ai Barsi e alla loro geniale impresa del "Pallone del Matanna" che continua a far sognare molti qui.

Perché con la stessa sicurezza con cui Italo Calvino affermava che le fiabe sono vere, noi potremmo riprendere le parole di un grande poeta inglese e dire "il sogno è la materia" di cui era fatto il pallone dei Barsi.

Sebbene in modi molto diversi, fu in entrambi i casi una “tempesta” a trasformare una storia in un sogno.



Fig. 102. La medaglia di argento dorato fatta coniare dai Barsi per celebrare la loro impresa del “Pallone frenato del Matanna”. Sul bordo, oltre ai nomi dei due coraggiosi imprenditori, la scritta “OMNIAVICIT LABOR” (il lavoro vinse tutto) che rappresenta in qualche modo l’emblema della loro coraggiosa e utopica impresa.



## Bibliografia

Avvertenza: un libro come questo non ha una vera bibliografia, in quanto derivato soprattutto dalla memoria orale, a parte i documenti di archivio e i giornali d'epoca che sono indicati nel testo con la precisione sufficiente per farli ritrovare per chi volesse cercarli e verificarli. Mi limito a indicare solo poche voci, avvertendo che ho fatto molta fatica a reperirle e, perché non fosse obbligato a incorrere negli stessi travagli, chi volesse dopo di me consultarle, ho fatto in modo che per le più rare di esse ve ne fossero disponibili per il lettore copie nella Biblioteca Comunale di Camaiore. In questa biblioteca, e in altre biblioteche della zona, ho consultato molte opere di storia locale non specifiche che non mi sembra opportuno qui elencare.

AA. VV. Casoli... (1980) *Quando la strada non c'era. Testimonianze e racconti degli ultimi cento anni*. Manoscritto ciclostilato, Casoli [è in questo testo che si trovano le due fondamentali testimonianze di Michele e Pietro Pardini]

Antonelli, Roberta; Santini, Luca (1987) *Casoli. Mille anni di storia e più*. T.M. Massarosa.

Barsaglini, Alberto, Carroli, Emilio, Ferri Leonardo, Santini Luca. (2008) *Gli opifici del torrente Lombricese... e del fiume di Camaiore. Itinerari di archeologia preindustriale*, Massarosa, Gruppo Archeologico di Camaiore.

Barsi Zenari, Maria (1985) *Il Pallone (da "I Frammenti")* in *Nuova Rassegna di Studi Meridionali*, n. 1-3, pp. 21-23.

Bergamini, Francesco (1986) *Le mille e una... notizia di vita viareggina: (1169-1940)* Ed. La Bilancella, Viareggio.

Bonuccelli, Renato (1994) *Il trenino: storia curiosità immagini della tranvia a vapore Camaiore-Viareggio*. Pacini Fazzi, Lucca.

Giannecchini, Manuela. (2009) *L'ora del pastore. Cronache di vita quotidiana. Diario a più voci*. (s.n.) Massa.

Giannelli, Giorgio (2015) Voce "*Alemanno Barsi*" in Giannelli. G. *Almanacco della Versilia*, vol. I. pp. 220-221. Pezzini, Viareggio.

Santini, Luca; Pardini, Edoardo (1999) *All'ombra della Castellina ... : generazioni e stirpi Casoline (1200-2000)* [s.l., s.n., ma Pezzini, Viareggio].

Tabarrani, Angelo; Orsi, Bruno; Santini, Luca. (1996) *L'arte del ferro nella terra di Camaiore: storia delle ferriere di Camaiore dalle fucine del Medioevo alla ferriera Barsi*. Associazione Volontari Camaioresi, Camaiore.



# Appendici



## Appendice I

### *5 agosto 1944: un avvenimento tragico agli Erti di Casoli*

La vicenda tragica che ricostruisco ora brevemente, quella dell'uccisione da parte dei nazisti di due giovani fratelli originari di Casoli, Giovanni Domenico e Modesto Pardini, sebbene del tutto estranea nei fatti alla vicenda del pallone frenato, e collocata temporalmente alcuni decenni più tardi, ha in qualche modo dei legami con la ricerca che mi ha portato a concepire e pubblicare questo volume.

Un primo legame è di tipo causale e anche, per così dire, temporale: io sono arrivato in questi luoghi la prima volta all'epoca in cui mi interessavo dell'eccidio di Sant'Anna di Stazzema (un villaggio situato a poco più di 5 chilometri di distanza in linea d'aria dalla torretta di arrivo del pallone) seguendo il sentiero percorso dai partigiani tra la fine di luglio e l'inizio di agosto del 1944, quando lasciarono Sant'Anna dirigendosi verso la zona del Lucese, per mettersi a disposizione degli alleati. Questi, giunti in Lucchesia, avevano bisogno di guide esperte che li conducessero nella loro avanzata verso nord, nell'intento di ricacciare i tedeschi ormai in ritirata, e aggredire nel suo cuore il Terzo Reich. Questo sentiero passa a poche centinaia di metri dalla torretta superiore del pallone, e – per circa un chilometro – coincide con un tratto della strada percorsa dalla vettura che conduceva all'Alto Matanna i turisti giunti con l'aerostato alla sommità degli Erti di Casoli.

La storia tragica che ora racconto si colloca proprio nei giorni in cui in questi luoghi si videro passare le lunghe colonne di partigiani i quali lasciavano il villaggio dove pochi giorni più tardi si sarebbe svolto uno dei massacri più feroci compiuti dai nazifascisti nel nostro paese; massacro nel quale furono uccisi senza pietà donne e bambini, a volte anche pochi mesi o addirittura pochi giorni. Anna Pardini, la più piccola delle vittime della strage, aveva solo 20 giorni quando fu colpita a morte insieme con sua madre e con la sorella Maria nel massacro di Coletti di Sotto, uno dei piccoli nuclei abitati del villaggio di Sant'Anna.

Il secondo legame che collega al pallone frenato la storia dei due pastori uccisi dai nazisti riguarda il luogo. Modesto e Giovanni Domenico vennero fucilati a poca distanza dalla torretta della stazione superiore del pallone. E il luogo non venne scelto a caso. Dopo averli uccisi, i nazisti gettarono i loro corpi nel pendio sottostante, dove rimasero per un certo tempo insepolti fino a che ai familiari non fu permesso di recuperare i corpi.

Al momento della morte, Giovanni Domenico (detto Gian Domenico) aveva 43 anni e suo fratello Modesto era di 15 anni più giovane di lui. Erano i figli di Giustino Pardini e di sua moglie Angela Benedetti. È stato il loro nipote Michele Pardini (detto Barba), figlio di Daniele, uno dei fratelli di Gian Domenico e di Modesto, a darmi le indicazioni che mi hanno portato a ricostruire questa storia, di cui avevo saputo già qualcosa ai tempi delle mie ricerche su Sant'Anna di Stazzema,

senza però aver avuto modo di collocarla in modo preciso in queste zone tra il Monte Matanna e il Prana. Devo dire che passando per la zona di Ripradina, nel luogo dove sono le sorgenti del ruscello che con le sue acque alimenta il Rio Lombricese, ero rimasto colpito dai ruderi di una abitazione situata in una zona relativamente pianeggiante, a poca distanza dalla sponda destra del ruscello, prima che inizi il declivio che porta al Colle delle Prata. Un luogo che appare davvero ameno e che, a dispetto dello stato di abbandono e di rovina in cui versa attualmente, sembra conservare ancora tracce della vita trascorsa.



Fig. 103. Il luogo di Ripradina dov'era situata l'abitazione di alpeggio e le stalle appartenenti a Gian Domenico Pardini e a sua moglie Caterina detta Catè (Pardini anche lei). Sullo sfondo, il declivio che sale verso il Colle delle Prata.

Questa idea di una vita trascorsa trasparente soprattutto per la presenza di alcuni grandi alberi situati in prossimità delle costruzioni, aspetto raro in questa zona la quale, per i lunghi secoli nei quali è stata adibita alla pastorizia, appare per lo più brulla, con pochi alberi d'alto fusto e, per lo più, con piccoli arbusti sparsi, a interrompere la monotonia di prati ed erbe.



Fig. 104. Una veduta dall'alto della valletta in cui scorre il Rio Ripradina, con, sulla sinistra indicata dalla freccia a tratto continuo, il luogo dove sorgeva la casa di Gian Domenico Pardini, e, in lontananza su un colle (detto il Pinzone) il luogo dove è ancora situata la costruzione che era utilizzata come abitazione nel periodo dell'alpeggio dalla famiglia di suo fratello Modesto (indicata con la freccia tratteggiata). Più oltre si scorge il picco del Monte Prana. La freccia scura sulla destra punta verso il luogo (non visibile in questa immagine) in cui i due fratelli furono uccisi dai tedeschi.



Come mi accade spesso quando, nel corso delle mie passeggiate sui monti, mi trovo a passare accanto a ruderi di case isolate, mi ero chiesto quali avvenimenti potevano essere accaduti in questo luogo, chi ci aveva abitato, come si viveva tanti anni fa in un posto certamente suggestivo, ma anche molto isolato. La domanda era tornata particolarmente insistente dopo che, in seguito alla scoperta della torretta di arrivo del pallone, il passaggio per questa amena radura era diventato quasi costante per me e Mirko Benedetti, quando ci recavamo a ispezionare la stazione superiore dell'impianto.

Poi un giorno, quando questo libro era ormai in fase di stampa, mi è capitato di incontrare, a Casoli, Michele Pardini uno degli abitanti del paese che vive in una casa non lontana dalla Grotta all'Onda e ai luoghi del pallone frenato, nella località detta Vallelunga. Michele, che sapeva del mio interesse per la storia del pallone, mi disse che proprio in prossimità della stazione superiore dell'impianto erano stati uccisi dai tedeschi due suoi zii, Gian Domenico e Modesto, che sono tra le tante vittime della guerra i cui nomi e ritratti si trovano sul piccolo monumento situato nella piazzetta all'ingresso del paese. Ha anche aggiunto che i tedeschi li avevano catturati perché pensavano che avessero fatto segnalazioni ai partigiani con le lampade all'acetilene usate all'epoca da pastori, contadini e minatori per farsi luce durante i loro spostamenti notturni. La cosa non corrispondeva assolutamente a verità – mi ha detto Michele. Quello che probabilmente era accaduto è che, come molti contadini e pastori dei luoghi isolati di montagna,

avevano probabilmente dato cibo ai partigiani che si trovavano a passare nella zona.

Gian Domenico e Modesto sapevano di essere in pericolo in quella zona vicina alle postazioni tedesche, e avevano portato le famiglie nelle case di paese. Erano rimasti loro da soli a occuparsi del gregge e dei campi (coltivavano soprattutto patate nei piccoli terrazzamenti della zona).

Secondo il racconto di Michele (confermato da altri anziani di Casoli) i due erano stati catturati dai tedeschi mentre pascolavano il loro gregge e inizialmente condotti verso l'albergo Alto Matanna dove aveva allora sede il comando tedesco della zona. Il percorso seguito era quello del tratturo che, dalla casa di Gian Domenico, si dirige verso il Colle delle Prata per la cresta rocciosa che delimita in alto gli Erti di Casoli, e passa a un certo punto proprio in prossimità della torretta di arrivo del pallone frenato. Ma Gian Domenico e Modesto non arrivarono mai al comando dell'Alto Matanna (e neppure alla torretta del pallone).

A un certo punto chi li scortava decise di passarli per le armi, lì sul posto. Venne scelta una zona intensamente fortificata dai tedeschi con trincee e postazioni di artiglieria realizzate nell'ambito della costruzione della Linea Gotica, con puntamenti di artiglieria orientati sia verso Casoli e la pianura camaiorese, sia verso il sentiero che, provenendo da Casoli, si dirige verso la Foce del Termine, e che rappresentava una possibile via di penetrazione del fronte verso nord da parte

delle truppe alleate in provenienza dalla costa versiliese. All'epoca la zona era conosciuta come "Colle degli Stipini" o "Stipini del Matanna", quasi certamente per la presenza di numerosi arbusti di stipa (il termine utilizzato di solito in Toscana per indicare l'erica arborea). L'espressione "Stipini del Matanna" ricorre nei certificati di morte dei due fratelli Pardini conservati nell'Anagrafe di Camaiore. Secondo le indicazioni ricevute da Zelinda, la più giovane tra i figli di Gian Domenico e Caterina (aveva nove mesi quando il padre venne ucciso), fu scelto in particolare un luogo che sovrasta un pendio scosceso digradante verso il tratto del sentiero che gli abitanti di Casoli indicano come lo "Scarpoletto" (cioè la scarpata), da cui era visibile il ruscello di Ripradina e il colle situato di fronte, oltre il ruscello (e cioè il Pinzone).

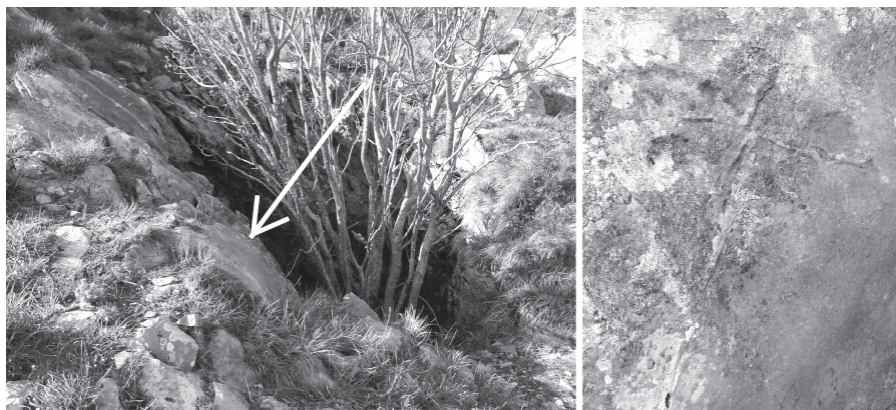


Fig. 105. A sinistra, la freccia bianca indica la roccia all'ingresso della trincea tedesca dove presumibilmente fu incisa la croce da uno dei figli di Gian Domenico Pardini (forse Giustino) per segnare il luogo dove il padre e lo zio vennero uccisi dai nazisti. A destra, il particolare della croce. I cadaveri vennero ritrovati in basso nella scarpata, ma probabilmente vi erano tracce di sangue nel luogo dell'esecuzione e questo rese possibile segnare la zona con precisione. Come è accaduto in altre trincee della zona, anche in questa è cresciuto un piccolo albero.

Uno dei figli di Gian Domenico, forse il terzo (che si chiamava Giustino come il nonno) ha marcato con una croce rudimentale il luogo preciso in cui il padre e lo zio furono uccisi. Esplorando la zona Mirko Bendetti e io siamo in effetti riusciti a ritrovare un segno a forma di croce situato all'imbocco di una trincea tedesca che potrebbe corrispondere a quella incisa dal ragazzo, anche se l'identificazione è incerta.

La moglie di Gian Domenico, Caterina Pardini detta Catè, fu la prima a ritrovare i corpi. Secondo una testimonianza di Graziano, il penultimo dei suoi figli, Caterina tentò di ricomporre i corpi straziati riponendo all'interno dell'addome le viscere fuoruscite (quasi certamente erano stati utilizzati fucili mitragliatori per l'uccisione, e i colpi erano stati esplosi da distanza relativamente breve). Caterina, aiutata da alcuni parenti (tra i quali Daniele il padre di Barba), dalle figlie più grandi e da gente del paese trasportò i corpi dei due fratelli al cimitero di Casoli.

Era stato il parroco della Badia di Camaiore, don Osvaldo Costia, ad adoprarsi presso il comando tedesco della zona, per ottenere il permesso necessario per la rimozione e l'inumazione dei corpi.

In questa sua opera pietosa il sacerdote era stato coadiuvato da una signora della zona, Bona Mazzinghi, che aveva una buona conoscenza della lingua tedesca.



Fig. 106. La lapide posta sulla tomba di Modesto (foto in alto a sinistra) e Gian Domenico Pardini (foto in alto a destra), i due fratelli trucidati dai nazisti non lontano dalla torretta del pallone. In basso a sinistra la foto funebre di Edoardo, unico figlio di Modesto, il più giovane dei fratelli Pardini. Gian Domenico aveva sei figli, due dei quali, Graziano e Zelinda, sono vivi all'epoca in cui scrivo questo testo (maggio 2018).

L'iscrizione della lapide posta sulla tomba è singolare perché vi compare un termine raro per indicare il fatto Gian Domenico e Modesto pascolavano il loro gregge quando vennero uccisi: “aderbavano”.

Mi è stato riferito che fu una persona colta di Casoli o di Vado o Camaiore, forse uno dei parroci (o – secondo un'altra fonte – Michele Pardini di Mezzana, da non confondere con l'omonimo di Vallelunga), a dettare il testo della lapide. Questa è interessante anche per un altro verso. Nel 2010 ha accolto le spoglie di Edoardo, l'unico figlio di

Modesto e Rosa Giannecchini. Edoardo, rimasto orfano a soli tre anni e figlio di pastori, quindi in una situazione socio-culturale certamente non favorevole per una carriera accademica, è riuscito a laurearsi nel 1969 in Scienze Biologiche nell'Università di Pisa, e a divenire poi docente nell'Università di Firenze, svolgendo ricerca prevalentemente in ambito antropologico con interessi ampi, dalla storia delle popolazioni alla paleo-osteologia. Ha diretto per molti anni la Sezione di Antropologia del Museo di Storia Naturale dell'ateneo fiorentino, e anche l'*Archivio per l'Antropologia e la Etnologia*, una rivista classica fondata nell'Ottocento da Paolo Mantegazza.

La forza morale di sua madre, che è riuscita ad allevare l'unico figlio in circostanze certamente difficili, e l'amore per la cultura e la storia in senso lato di Edoardo, sembrano la migliore risposta alla violenza distruttiva dei nazisti. E anche alla violenza più subdola del fascista di Vado di Camaiore che denunciò ai tedeschi i due pastori segnandone così la tragica fine. Di lui passiamo qui sotto silenzio il nome "innominabile".

Particolarmente difficile fu la vita per La Catè di Ripradina, la moglie di Gian Domenico, che rimase vedova con sei figli da mantenere, tra cui – come abbiamo già detto – Zelinda di soli nove mesi. Per lei la morte del marito e del cognato non rappresentarono l'unico lutto di quei drammatici giorni. Una tragedia, se possibile ancora più lacerante, l'avrebbe colpita circa un mese più tardi. Il 9 settembre 1944 suo figlio Giustino di 11 anni, in compagnia del cugino Giuseppe

(anch'egli undicenne, figlio – come già sappiamo – di Daniele, uno dei fratelli di Gian Domenico) si trovò a passare per il sentiero che portava a Ripradina (la Via dell'Alpi, attuale sentiero 2 del CAI). I ragazzi erano insieme con un nutrito gruppo di persone, molte delle quali si recavano sulla montagna per lavoro o per scambiare con i pastori della zona i prodotti della pianura e della collina (soprattutto olio e vino) con burro e formaggio e altri prodotti dell'Alpe. Tra di loro c'era una giovane donna di Vado, la trentaseienne Lina Brunini, che di mestiere faceva la merciaia ambulante, e portava di solito sulla sua testa una grossa cesta con tovaglie, lenzuola, vestiti e altri panni da vendere o scambiare con la gente dell'Alpe.

Giunti su un ponticello sul Rio delle Fontanacce, a poca distanza dalla stazione inferiore del pallone (e dal punto in cui il sentiero si congiunge con la mulattiera che proviene dalla Grotta all'Onda), ecco che una terribile esplosione squassò la vallata.

I tedeschi in ritirata avevano minato il ponte sul ruscello, che rappresentava un punto strategico del percorso che permetteva, a partire dalle zone costiere, di raggiungere la valle della Turrite e poi quella del Serchio (e quindi la Garfagnana). L'Il loro intento era quello di ritardare l'avanzata degli anglo-americani e dei loro alleati, che avrebbe potuto farsi per questa via soprattutto se, come essi allora temevano, vi sarebbe stato uno sbarco sulla costa versiliese (che era stata minata anch'essa in modo sistematico).



Fig. 107. Caterina Pardini detta La Catè di Ripradina, moglie di Gian Domenico e madre di Giustino, entrambi morti tragicamente tra l'agosto e il settembre del 1944. Aveva sei figli quando rimase vedova, all'età di 37 anni. Secondo il racconto dei figli fu lei a ritrovare per prima i corpi del marito e del cognato barbaramente uccisi dai tedeschi. Avrebbe inoltre posto nella tomba dei due fratelli uccisi una pietra macchiata dal loro sangue.

I due ragazzi, che – nella baldanza della loro età – si trovavano in testa al gruppo, ed erano stati quindi i primi ad iniziare l'attraversamento del ponte, furono dilaniati dall'esplosione nel modo più drammatico.

Le persone della coda del gruppo, rimaste illese, trasportarono i feriti all'ospedale di Camaione, che, a causa della guerra, era allora stato trasferito in una palazzo della località Gallena, non lontano dalla Badia di Camaione. Giuseppe spirò nella notte tra il 9 e il 10 settembre. Durò più a lungo l'agonia di Giustino che morì alle nove del mattino “nella casa posta in Casoli numero 24”.

Sopravvisse invece Lina Brunini, alla quale fu amputata la gamba destra a causa delle gravi lesioni derivate dall'esplosione della mina.





Fig. 108. Il ponte sul Rio delle Fontanacce, nell'omonima valle, alle pendici del complesso del Matanna, lungo il sentiero che porta da Casoli alla Foce del Termine. Il ruscello è quasi sempre asciutto da quando, verso la fine degli anni '40, le sue acque furono deviate per rifornire l'invaso che alimenta una centrale idroelettrica posta in Lombrici di Camaione. Il ponte è stato ricostruito dopo l'esplosione che il 9 settembre 1944 provocò la morte di Giuseppe e Giustino Pardini, e il grave ferimento di Lina Brunini.



Fig. 109. Segnata da una freccia bianca, l'abitazione di Casoli di Camaione in cui morì, il 13 agosto 1944, dopo quattro giorni di agonia, Giustino Pardini. Nome e numerazione della strada sono cambiati rispetto all'epoca della vicenda.



Fig. 110. Una foto che ritrae, diversi anni dopo gli avvenimenti qui narrati, Lina Brunini, la giovane donna di Vado di Camaiore che perse una gamba a causa dello scoppio di una mina tedesca, il 9 settembre 1944, in prossimità del ponte sul rio delle Fontanacce. Per il suo lavoro di merciaiola ambulante Lina era sempre in cammino per i sentieri della montagna, dove si recava per vendere le sue merci o scambiarle con i prodotti dei pastori o contadini.

Di Giuseppe (come il cugino, “scolaro” e di “razza ariana”, a stare a quanto ci dicono i certificati di morte redatti secondo le norme fasciste dell’epoca) non rimane neppure una foto.<sup>1</sup> Ci è stata conservata invece un’immagine che ritrae Giustino scolaretto, con lo sguardo serio e un po’ mesto, incerto tra il dubbio e il sospetto per la stranezza dell’esperienza, forse tutta nuova per lui, di dover posare per una foto.

---

<sup>1</sup>Vi sono vari errori nel certificato di morte di Giuseppe Pardini redatto da Vincenzo Papini, delegato del podestà di Camaiore. Si dice che Giuseppe avesse nove anni (benché fosse nato l’11 novembre 1933) e che fosse figlio di Giustino (il quale era in realtà suo nonno: suo padre si chiamava Daniele). Inoltre viene indicato un indirizzo diverso da quello dell’ospedale in cui il ragazzo effettivamente morì.

Fig. 111. Giustino Pardini, il ragazzo morto a 11 anni di età, insieme al cugino Giuseppe, per l'esplosione della mina tedesca al ponte sul Rio delle Fontanacce



La stessa foto è riprodotta sia nella lapide sulla tomba al cimitero di Casoli (dove il ragazzo riposa insieme con la madre, Caterina, morta nel 1977), sia nel monumento ai caduti delle varie guerre del Novecento posto nella piazzetta giardino all'ingresso di Casoli. Qui è in compagnia del padre Gian Domenico e dello zio Modesto; e anche di tanti altri la cui vita fu stroncata innaturalmente dalla tragica inutilità della guerra. Tra questi Ivana Pardini, la diciottenne di Casoli uccisa da una bomba l'8 agosto 1944 nella zona di San Rocchino, durante l'attacco nazifascista contro i partigiani asserragliati sul Monte Gabberi, in una giornata che si concluse con l'incendio dell'abitato di Farnocchia, un episodio che prefigurava la strage che le stesse forze avrebbero compiuto il 12 agosto a Sant'Anna di Stazzema.

Come il povero Giustino, anche Ivana riposa nella stessa tomba che, molti anni dopo la sua morte, avrebbe accolto sua madre, Fernanda Pardini, una delle tante donne la cui vita fu segnata per sempre dal dramma della guerra.



Fig. 112. Ivana Pardini, la ragazza di Casoli che, l'8 agosto 1944, fu uccisa nella zona di San Rocchino da un colpo di mortaio sparato dai nazifascisti, i quali avevano sferrato un attacco contro gli ultimi partigiani ancora rimasti sul Monte Gabberi, nella zona tra Sant'Anna di Stazzema e Farnocchia.

## AAppendice II

### *Un personaggio di Casoli: Pieraccino, il guardiano del Pallone*

Di recente mi è stato possibile raccogliere qualche altra notizia su questo personaggio, di cui inizialmente non ero riuscito neppure a reperire i dati anagrafici essenziali, a dispetto – da una parte – dei miei sforzi in questa direzione, e – dall’altra – della sua importanza per la storia del pallone di cui – come sappiamo – era stato un testimone molto diretto (gli era stato affidato il compito di guardiano dell’hangar), e che egli aveva rievocato in una intervista importante rilasciata all’età di 94 anni.

Correggo subito un errore in cui ero incorso a proposito di Pieraccino collocando l’intervista al 1980, l’anno di pubblicazione dell’opuscolo ciclostilato nella quale è trascritta la sua testimonianza senza indicazione della data in cui fu raccolta. Pieraccino non poté certo raccontare la sua versione della vicenda del pallone nel 1980 perché era morto l’anno prima, ed esattamente il 20 marzo del 1979<sup>1</sup>, un giorno che segna necessariamente un *ante quem* per la datazione della sua narrazione.

Ma iniziamo dal principio. Pieraccino si chiamava Pietro Biagio Pardini, ed era nato il 2 febbraio del 1885 (aveva in effetti 94 anni quando la sua intervista venne raccolta nel 1979). Suo padre si chiamava Giuseppe e aveva 26 anni quando, nel 1877, sposò sua madre Mattea Pardini, che era nata nel 1856. Di Mattea, che in paese veniva

chiamata La Matteina, è conservata una foto, non molto definita in realtà, che la ritrae in tarda età, su uno sfondo di campagna, nella quale si intravede, in lontananza, un tetto (di una casa o di una stalla).



Fig. 113. Mattea Pardini, la madre di Pieraccino, proprietaria del terreno ("Campo fiorito" o "Prato fiorito"), in cui venne costruita la stazione di partenza del pallone frenato.

Mattea ha un certo ruolo nella storia del pallone, perché, da quanto il figlio dice, era lei all'epoca la proprietaria del terreno acquistato dai Barsi per costruire la stazione di partenza dell'aerostato (probabilmente il marito era allora morto).

Vale la pena di trascrivere estesamente la parte dell'intervista a Pieraccino che riguarda le trattative per l'acquisto, sia per la vivezza del linguaggio, sia perché vi si intravede la tipica furbizia del contadino,

---

<sup>1</sup> Devo queste e altre notizie anagrafiche alla disponibilità dei funzionari dello Stato Civile di Camaione e in particolare al gentilissimo signor Pierfrancesco Lorenzi.

abituato a una vita difficile e quindi reso scaltro dalle ristrettezze economiche.

Parlando dei Barsi, che erano giunti sui luoghi, verosimilmente accompagnati dai progettisti dell'impianto, Pieraccino dice:

E loro sospesin la linea<sup>2</sup> e vensin lassù [sotto la Grotta all'Onda]. Guardonno... la posizione è questa, si dissero. Andava bene, il tiro<sup>3</sup> era un Km. di lassù in cima al monte... C'è vostro vell'ometto,<sup>4</sup> lì? Sì, c'è mio. Quanto volete da v'ingiu'. Se glielo avevo detto, vo' 3000 lire, l'aveo indovinata, ma vel posto li gosta 1000. Ve ne piglio un quarto da v'ingiu', e da v'insù è robba vostra. Allora sa a fa 2000? [....]<sup>5</sup> Disse, si fa 2000.

Allora mi mae era la padrona... la mando a chiamà. Ho fatto l'affare di 2000 lire, sete contenta? Allora erin palanche bone. Si fece il compromesso di vesta fietta<sup>6</sup> di terra e po' andemo a Camagliore. Si fece il contratto... mi de' 2000 lire.

La furbizia contadina di Pieraccino emerge anche da un'altra circostanza di cui avevo avuto da tempo il sospetto, ma di cui ho potuto avere conferma solo recentemente parlando con un abitante di Casoli.

---

<sup>2</sup> Allude al fatto che i progettisti furono costretti, per l'opposizione di Oreste Pardini, a rinunciare all'idea iniziale di far partire il pallone da una zona più a valle, situata in prossimità delle polveriere.

<sup>3</sup> Cioè la distanza da Campofiorito alla cima degli Erti di Casoli.

<sup>4</sup> Cioè "quell'ometto", forse allusione alla bassa statura di Pieraccino (ragione anche probabilmente del suo soprannome). La vocale "v" al posto di "qu" è comune nel dialetto casolino.

<sup>5</sup> Ho tralasciato a questo punto alcune battute di difficile comprensione, forse a causa di una errata trascrizione.

<sup>6</sup> Cioè un piccolo appezzamento.



Fig. 114. Pietro Biagio Pardini (Pieraccino), il guardiano dell'hangar del pallone frenato, una delle fonti più preziose per la storia dell'impianto voluto dai Barsi.

Avevo notato la somiglianza tra le tavole di legno usate per la costruzione di una piccola casetta (forse un pollaio o una stalletta per i conigli) situata in prossimità della sua casa a Bollogno, e quelle con cui è costruito il capannone in rovina che si trova a Candalla, e che era usato come stazione di accoglienza per i turisti che avevano bisogno della cavalcatura per arrivare alla stazione di partenza del pallone. Queste tavole erano derivate – come pure quelle utilizzate per la costruzione dell'hangar – da un bastimento in disarmo comprato da Daniele Barsi a Genova). Mi era venuto in mente che, al momento della catastrofe del pallone, il nostro uomo avesse approfittato delle circostanze per procurarsi una buona scorta del legno dell'hangar (il legno era considerato materia molto preziosa nel mondo contadino d'altri tempi, e utilizzato sia per il riscaldamento che per costruire capanne, stalle e – a volte – anche case). Ho avuto conferma della mia intuizio-



ne ascoltando dalle parole di un abitante di Casoli, Romano Benedetti, una serie di versi scherzosi sul nostro personaggio nella forma di brevi composizioni poetiche di moda un tempo nel paese, e indicate come *Maggetti* (cioè versioni brevi dei *Maggi* che venivano cantati in varie zone della Toscana in rappresentazioni di tipo teatrale di tradizione molto antica).

*Pieraccino scolorito,  
Se ne sta là in un cantone,  
Benvestito delle feste,  
Brucia stiampe di Trieste.*

Alla mia iniziale perplessità sul termine “stiampe”, Romano mi ha spiegato che è la parola usata qui per indicare la legna da ardere, e in particolare i pezzi di legno spaccati con l’ accetta e pronti per alimentare il fuoco (in effetti è questo il significato che si trova in uno dei dizionari della lingua garfagnina che ho poi potuto consultare<sup>7</sup>). Il riferimento nel *Maggetto* a Trieste è probabilmente indizio del fatto che all’epoca si riteneva che il bastimento in disarmo acquistato dal Barsi fosse stato costruito nei cantieri navali della città veneta.

La parola stiampa si trova tra l’altro, insieme ad altri termini dell’antico linguaggio toscano<sup>8</sup> e a numerosi voci onomatopoeiche, in uno dei *Canti di Castelvechio* del Pascoli, quello intitolato *L’uccellino del freddo*:

---

<sup>7</sup> Il termine non è però presente nel *Devoto-Oli* che pure ha una certa predilezione per i toscanismi e neppure in un’edizione seicentesca del Vocabolario della Crusca da me consultata.

*Vedi il lume, vedi la vampa.  
Tu frulli dal vetro alla fratta.  
Ecco un tizzo soffia, una stampa  
già croscia, una scorza già scatta.  
Ecco nella grigia casetta  
l'allegra fiammata scoppietta...  
trr trr trr terit tirit...*

Tornando a Pieraccino, è dunque molto probabile che lui, oltre a bruciarle nel suo focolare, le stampe le abbia anche usate per costruirci la stalletta che ancora si trova presso la sua casa di Bollogno.



Fig. 114. La piccola costruzione in legno situata a Bollogno, nei pressi della casa di Pieraccino, che fu probabilmente costruita utilizzando i materiali dell'hangar del pallone. La freccia tratteggiata sulla sinistra indica una lastra di zinco fortemente arrugginita che potrebbe essere derivata dalle lamiere usate per rivestire il tetto dell'hangar.

---

<sup>8</sup> Commentando la sua composizione, Pascoli ha comunque sottolineato che stampa si usava anche in Romagna.

Ma c'è di più. Romano ha aggiunto che Pieraccino aveva preso non solo una parte del legno resosi disponibile per il crollo dell'hangar, ma anche alcuni lastroni dello zinco utilizzato per il tetto della costruzione che accoglieva l'aerostato.<sup>9</sup> E in effetti su alcuni lati della stalletta situata nei pressi della sua casa ci sono dei ritagli di zinco fortemente segnati dalla ruggine, indizio dei lunghi anni in cui sono stati esposti alle intemperie.

In conclusione è almeno probabile, se non certo, che Pieraccino abbia approfittato di legno e di altri materiali derivati dal crollo dell'hangar del pallone per vari scopi, ma non è certo troppo da rimproverare per questo. Molti altri in paese, secondo i ricordi giunti fino a Romano Benedetti, fecero lo stesso, e lui forse, nella sua situazione di guardiano del pallone, ebbe – come dire – una specie di diritto di priorità in queste piccole operazioni di razzia.

Su Pieraccino circolava in paese una storia, forse con qualche fondamento, secondo la quale nel periodo del servizio militare, quasi certamente all'epoca della prima guerra mondiale, aveva rischiato il carcere per aver abbandonato il cannone che gli era stato affidato. Lui si arrabbiava molto se qualcuno dei compaesani rammentava la cosa, che – a suo dire – era del tutto falsa. Come che sia, la vicenda del cannone lasciato incustodito è uno dei temi delle rime che compongono un *Maggetto* su una immaginaria “Guerra di Bollogno”, scoppiata tra gli abitanti di Casoli in un'epoca in cui si discuteva sul tragitto di una

---

<sup>9</sup> Da una delle foto pubblicate sulla rivista *Ars et Labor*, appare chiaro che il tetto

strada (mai realizzata) che avrebbe dovuto permettere di collegare il paese ai borghi situati al di là del Matanna (realizzando, in una forma senz'altro diversa, l'antico sogno dei Barsi).

In questa guerra immaginaria si suppone di nuovo che al nostro eroe sia affidata la guardia di un cannone di una delle due fazioni in cui il paese si è diviso, e che egli ripeta ancora l'antico errore di lasciare il pezzo incustodito, questa volta perché va ad abbeverare il suo maiale:

*Mentre il povero Piera'  
facea al porco abbeverata  
la guardia ha abbandonata,  
e quel birbante del Giustone<sup>10</sup>  
o 'un gli ha porto<sup>11</sup> via il cannone!*

*Allestito il tribunale  
prestamente e con urgenza  
pronunciato ha la sentenza:  
per tre anni è condannato  
nel casello del Praccato.<sup>12</sup>*

La storia continua immaginando che al povero Pieraccino venga concessa la possibilità di uscir di prigione, sulla base di un patto che rievoca, in una forma diversa, il tema del volo aerostatico a cui, per i paesani, la sua immagine rimase a lungo legata. Gli si propone di

---

dell'hangar era in effetti rivestito di zinco.

<sup>10</sup> Giusto Cappelli, uno dei "guerrieri" della fazione nemica.

<sup>11</sup> Cioè "portato", per la tendenza del dialetto versiliese a elidere la finale nel participio passato.

<sup>12</sup> Il Praccato è la zona di Bollogno in cui era situata la casa di Pieraccino. Il "casello del Praccato" è una piccola grotta utilizzata come deposito, in particolare per il burro e prodotti caseari, in ragione del suo relativo isolamento termico.

bombardare le linee nemiche con un aereo da guerra, arrivato – guarda caso – proprio da Milano.

*O Pieraccino! Ascolta bene! .  
è arrivata la reazione!  
Vòi parti per l'incursione?  
Tu potrai, in un par d'ore  
riacquistare pace e onore!*

*Pieraccin col dito ammicca:  
“Se mi schiudi quelle porte,  
io sarò votato a morte  
pur d'uscire da questo rezzo  
che mi fa tanto ribrezzo!”*

Al momento di passare in ispezione il velivolo il nostro eroe si accorge però della mancanza di un elemento di bordo essenziale, il paracadute. Il modo in cui egli decide di far fronte a questa impreveduta difficoltà riannoda – come ora vedremo – questa storia del tutto immaginaria alle vicende del pallone. Entra a questo punto in gioco Elvira, la sorella di Pieraccino. Lui verrebbe risolvere la faccenda del paracadute facendo ricorso a uno dei grossi ombrelli usati all'epoca da contadini e pastori, con le robuste coste di legno e la pesante tela invariabilmente di color verde (“Ci vorebbe un bel verdone”).

Ma la Elvira propone invece di fabbricare un vero paracadute *ex novo* utilizzando la tela di un lenzuolo.

*“Non fidarti d'un ombrello!  
Eh poi, mih, c'è solo quello.  
Lo faremo in un lenzuolo.  
Su! fa' presto! Prendi l'ago  
mentre io cerco lo spago.  
Ed in men che non si dica,  
preparato è il salvagente.*

Il legame della Elvira con la storia del pallone ha a che fare con la sua bellezza, leggendaria all'epoca della sua gioventù tra gli abitanti di Casoli, i quali spesso si riferivano a lei come alla Bella Elvira. Di lei si innamorò infatti uno dei "milanesi" venuti a Casoli per la costruzione dell'impianto voluto dai Barsi. Si racconta in paese che Elvira andò per un certo tempo con lui a Milano, ma la storia sembra non aver avuto un esito felice. Ritornò a Casoli e, nell'ultimo periodo della sua vita, fu ossessionata da allucinazioni uditive. Aveva 88 anni quando morì, nel 1978, un anno prima del fratello.

Su questa nota triste si conclude il nostro riferimento alla Guerra di Bollogno che, oltre a illustrare la vivacità culturale del mondo dei paesi della montagna prima dell'invasione pervasiva di televisione e social networks, sottolinea anche il fatto che i miti creati con l'impresa del pallone voluta dai Barsi sono sopravvissuti per molti anni, fino al punto da trasformare in pilota di un aereo da guerra, seppure nelle rime farsesche di un *Maggetto* di paese, uno che in gioventù era stato solo il guardiano dell'hangar in cui veniva alloggiato il famoso aerostato. E a cui alcuni abitanti del paese rimproveravano di non aver saputo badare all'impianto dei Barsi, come anni dopo accadrà anche per il cannone che gli era stato affidato.

### Appendice III

#### *I Gini di Pascoso: una “famiglia borghese” e il pallone frenato*

A proposito dell’immagine riprodotta a p. 203 di questo volume (Fig. 97: quella in cui si vedono diverse persone dinanzi al pallone in avanzata fase di gonfiaggio), mi ero detto un po’ sorpreso del fatto che Francesco Ogliari, l’autore del volume dal quale l’avevo riprodotta, annotasse il nome di una giovane donna ritratta nella foto (“La signorina è Isola Gini tra breve in Scarpelli”), tralasciando indicazioni più importanti per la storia del pallone frenato, come per esempio la presenza tra i personaggi ritratti di Alemanno e Daniele Barsi.

Il particolare un po’ peregrino della signorina Gini si era però rivelato utile quando – come dico nel testo del volume – avevo ritrovato il nome della stessa persona (nella varietà “Isolina”) in un giornale dell’epoca, indicata come sorella del “Dott. Gini Umberto”, autore – come sappiamo – di tre stornelli sul pallone.

Non mi sarei assolutamente immaginato che, proseguendo le mie ricerche su questa vicenda, sarei arrivato a conoscere altri dettagli su Isolina e sulla sua famiglia, e in particolare su suo fratello, il quale si chiamava in effetti Uberto (anzi all’anagrafe – almeno così si dice in un libro sulla storia della famiglia – “Michelangelo Ubertino”). E neppure che sarei giunto a ipotizzare come la foto della giovane donna dinanzi al pallone, insieme con i Barsi e altri, abbia potuto giungere nelle mani di Francesco Ogliari.

Vediamo come questo si è verificato.

Recentemente mi sono ritrovato nel ristorante Carnicelli di Pascoso, un luogo nel quale mi reco sempre volentieri e che appartiene – come ho già detto – alla famiglia di Daniele Fiori, il vecchio mulattiere che mi ha raccontato cose interessanti sulla vicenda del pallone. A un certo punto si è avvicinata a me una signora che aveva appena acquistato una copia del mio libro, chiedendomi di metterle una dedica sul volume. Mi ha detto che lei ci teneva a leggere questa storia perché sua nonna era stata una delle viaggiatrici salita sul famoso aerostato il giorno stesso dell'inaugurazione. Ha aggiunto poi che sua nonna si chiamava Isolina Gini, ed era originaria proprio di Pascoso, sebbene avesse trascorso la maggior parte della sua vita a Milano, dove si era trasferita dopo il matrimonio, tornando però nel paesino delle Apuane quasi ogni anno per la villeggiatura estiva o altre festività, come facevano – e continuano tuttora fare – diversi membri della famiglia Gini. Tra questi lei stessa, Luciana Gregoratti, che quel giorno era al ristorante Carnicelli insieme a sua nipote, Susanna Dondena, una trisnipote dunque della nonna Isolina.

Potete immaginare la mia sorpresa a veder dinanzi a me due discendenti di un personaggio della storia del pallone, che avevo scoperto del tutto per caso. E anche quella di Luciana quando le dissi che sul libro vi era una immagine di sua nonna, e anche gli stornelli sul pallone composti dal suo prozio, il cui nome lei fu pronta a correggere in Uberto, rettificando l'errore in cui ero incorso leggendo *Viareggio estiva*.



Le sorprese per me non erano destinate a finire lì. Alla mia richiesta alla gentile signora se potevo avere altre informazioni sulla storia del pallone, e documenti o foto in suo possesso, Luciana acconsentì con grande disponibilità, invitandomi nella casa Gini di Pascoso e permettendomi di riprodurre alcuni materiali, tra cui una foto della nonna, e quella che è con tutta probabilità la copertina di un altro opuscolo turistico sugli alberghi dei Barsi di cui io non avevo alcuna conoscenza.



Fig. 115. Luciana Gregoratti e Susanna Dondena, rispettivamente nipote e trisnipote di Isolina Gini, fotografate a Pascoso, nel cortile della casa di famiglia.



Fig. 116. Un ritratto in posa di Isolina Gini, la giovane donna appartenente a una famiglia originaria di Pascoso, che fu tra i viaggiatori del volo inaugurale del pallone frenato, il 28 agosto 1910.



Fig. 117. La copertina dell'opuscolo sugli alberghi dei Barsi che ho potuto fotografare in casa Gini a Pascoso. Il disegno (opera del pittore lucchese Domenico Ghiselli, autore delle decorazioni del Kursaal e di altri importanti affreschi a Viareggio), collega graficamente il mare e i monti, secondo il progetto turistico degli imprenditori di Palagnana. Questo opuscolo fu edito quasi certamente nel 1910, e fa riferimento, nel retro della copertina, all'agenzia dei Barsi situata in "Via G. Garibaldi, Viareggio".

Mi fu possibile sia al momento, sia in seguito – grazie soprattutto alla collaborazione di Luciana Gregoratti, avere altre informazioni sulla famiglia Gini. In primo luogo sciogliere la piccola curiosità sul matrimonio di Isolina, annunciato da Francesco Ogliari nella didascalia alla foto riportata nel suo libro sui trasporti in Italia: “Isola Gini tra breve in Scarpelli”. Lo sposo di queste nozze, allora prossime, era un giovane magistrato di origine pugliese, Armando Scarpelli, venticinquenne all’epoca dell’inaugurazione del pallone (e di un anno più giovane della sposa che era nata nel 1884).



Fig. 118. Una foto che ritrae Isolina Gini con il marito, il magistrato di origine pugliese Armando Scarpelli.

Seppi anche che Isolina era nata a Caltanissetta, cosa abbastanza sorprendente per una ragazza appartenente a un'antica famiglia di Pascoso. Il mistero fu sciolto sia dalle informazioni che mi diede Luciana, sia soprattutto dalla lettura di un libro sulla storia della famiglia scritto da Fausto de Lalla, nipote di Uberto Gini, il fratello di Isolina (autore come sappiamo degli stornelli sul pallone).

Isolina era l'ultima figlia di Luigi e di Carlotta Giannecchini. Il padre era un importante magistrato e – come si usava un tempo – nel corso della sua carriera venne trasferito in varie città d'Italia: Pisa, Termini Imerese, Lucca, Palermo, Caltanissetta, Macerata e Firenze. Isolina nacque quando i genitori vivevano a Caltanissetta. È probabile che, nell'ambito delle frequentazioni del mondo giudiziario della famiglia, Isolina abbia incontrato l'uomo della sua vita al quale rimase legata fino alla morte. La madre Carlotta apparteneva a una antica famiglia lucchese che aveva da secoli l'appalto del sale. Fu per questo che i Gini si stabilirono a un certo punto a Pascoso, che era situata lungo una delle tradizionali vie del sale (probabilmente quella che, in provenienza dalla costa passa per la Foce del Termine e poi scende a Pascoso seguendo una delle sorgenti della Turrite, attuale sentiero n. 2 del CAI).

In famiglia ci furono altri magistrati oltre a Luigi, e in particolare Ciro, suo fratello maggiore, di cui si racconta un episodio che fece impressione a Pascoso, avvenuto molti anni dopo la vicenda del pallone. Ciro, che era all'epoca giudice al tribunale di Torino, era stato in-

caricato del procedimento che opponeva Virginia Bourbon Dal Monte, vedova di Edoardo Agnelli, a suo suocero, Giovanni, il fondatore della FIAT, il quale voleva far revocare la potestà della donna sui sette figli avuti dal matrimonio con Edoardo (tra questi Gianni, futuro presidente dell'azienda torinese). Questo in conseguenza della relazione, ritenuta scandalosa, della nobildonna con lo scrittore Curzio Malaparte, che si sarebbe dovuta concludere di lì a poco con un matrimonio (mai celebrato però, in gran parte per le difficoltà create alla coppia dal potente capitano di industria piemontese).

Un pomeriggio d'estate, in modo del tutto inaspettato, giunsero alla casa Gini di Pascoso, su cavalcature condotte da un mulattiere, due signore, una delle quali chiese di essere ricevuta dal giudice, presentandosi come la vedova di Edoardo Agnelli, recatasi lì nell'intento di perorare in privato la causa dell'affidamento dei suoi figli dinanzi al magistrato responsabile – come abbiamo detto – del delicato procedimento.

Tra i fratelli di Isolina, quello che più ci interessa è però Uberto, perché – come sappiamo – fu lui a comporre nel 1910 i tre stornelli sul pallone. Egli era medico, un'altra professione comune poi nella famiglia Gini. Il maggiore tra i figli di Luigi e Carlotta, Uberto, che aveva 51 anni all'epoca del pallone, si era laureato a Pisa nel 1893, e aveva esercitato la professione prima in un paesino della provincia e poi nel capoluogo.



Fig. 119. Giulia della Chiostra con suo marito, Uberto Gini, l'autore dei tre stornelli sul pallone.

Di lui si ricorda in famiglia che fu un medico molto bravo e generoso. Aveva sposato Giulia della Chiostra, appartenente a una antica famiglia di Calci, la cittadina situata ai piedi del Monte Pisano, famosa per la monumentale Certosa. La loro vita fu segnata dalla morte prematura di quattro dei loro sei figli, aggravata – si dice – dalla constatazione della sua impotenza come medico a contrastare eventi privati così drammatici. Particolarmente dolorosa fu per la coppia la morte del figlio maggiore Aldo (anch'egli ospite dell'Alto Matanna all'epoca degli stornelli del padre: “il forte figlio Aldo” dell'articolo su *Viareggio estiva*), perito sotto le macerie di Pisa, nel corso del bombardamento del 31 agosto 1943. La sua salma non venne mai ritro-

vata, e questo aggiunse dolore a dolore per il padre il quale, nell'intento di dare sepoltura al figlio, aveva cercato il suo corpo tra le centinaia di vittime del terribile bombardamento che distrusse gran parte della città e arrivò a lambire gli straordinari monumenti della Piazza dei Miracoli.

Laureatosi in giurisprudenza, Aldo era emigrato a un certo punto in Francia, soprattutto in considerazione del clima di intolleranza e oppressione che, con l'avvento del fascismo, stava avvolgendo l'Italia.

Ci sarebbe da dire anche di altri importanti membri della famiglia Gini di Pascoso, come Uberto Scarpelli, figlio di Isolina e Armando, che fu allievo di Norberto Bobbio e divenne uno dei massimi esponenti della filosofia del diritto del Novecento, contribuendo alla nascita della bioetica nel nostro paese.

Questo ci condurrebbe ancora più lontano dal tema del nostro libro, nato come storia del pallone frenato del Matanna e diventato ora una specie di microstoria di una importante famiglia le cui radici affondano in questo sperduto e incantevole paesino delle Apuane.

Non posso però non notare qui, terminando questa lunga digressione, che mai mi sarei aspettato di scoprire una famiglia dell'alta borghesia italiana proprio qui, in un luogo il cui stesso nome tradisce l'umile attività che i suoi abitanti hanno praticato nel corso dei secoli, la pastorizia, insieme ad altri mestieri poveri (come quello dei boscaioli e dei mulattieri). E poi di pensare che la foto di Isolina Gini davanti al pallone pubblicata da Francesco Ogliari nel suo volume sui

trasporti in Italia, sia giunta a Ogliari, un tipico esponente della borghesia milanese colta e piena di iniziative, attraverso qualcuno dei suoi contatti con le numerose ramificazioni dei Gini e dei loro discendenti nella città lombarda.





*Finito di stampare nel mese di Marzo 2018 presso:  
CAMPANO SNC - Ghezzano (PI)*