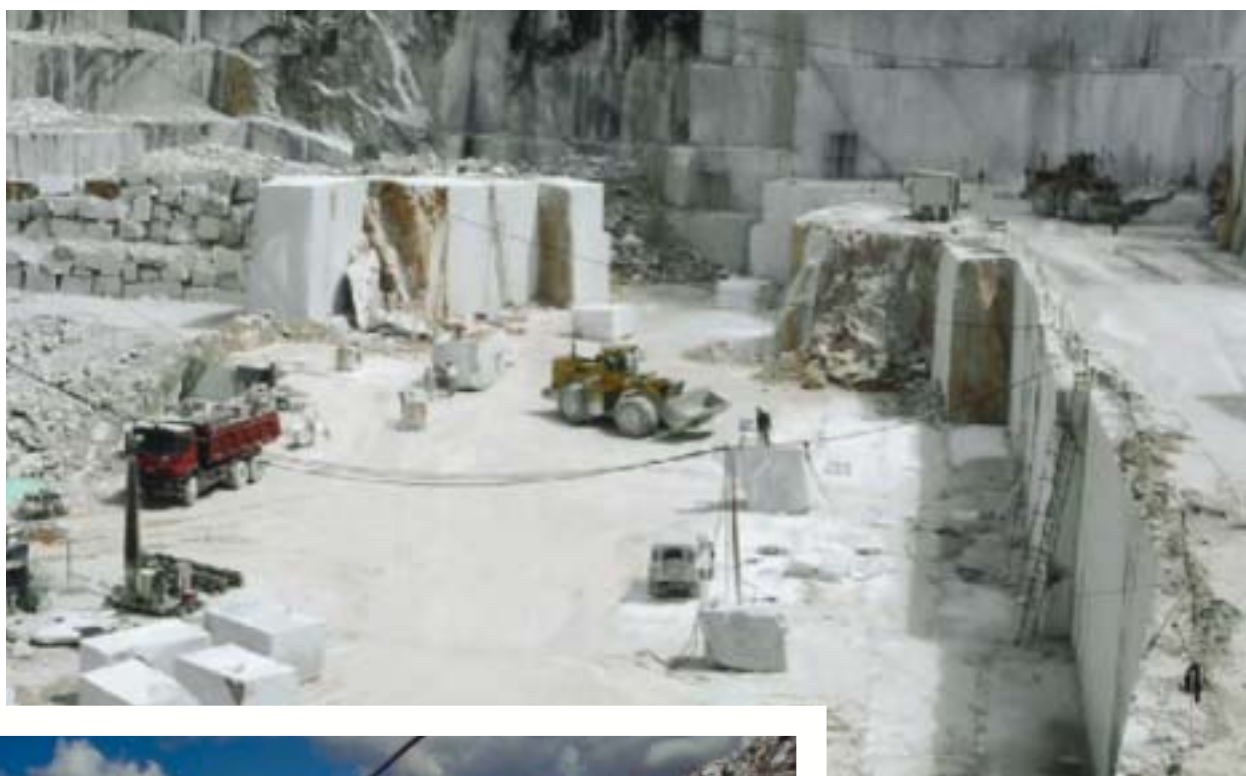




che usate per trasportarlo verso il mare. Ai tempi di Michelangelo l'unico metodo conosciuto era quello dell'"abbrivio": si lasciava cadere il blocco lungo il costone di roccia fino a valle, cercando di limitare i danni predisponendo sul terreno detriti.

In seguito arrivò la "lizzatura": si posavano i blocchi su slitte ricavate da legni di faggio o di quercia, si legavano insieme da pesanti corde di canapa e si lasciavano scivolare. Naturalmente l'operazione doveva essere sorvegliata dagli operai. Così davanti a tutti c'era il capo-lizza e, a monte, l'"uomo del piro" (o "mollatore"), che si accertava che la discesa fosse delicata e sicura. Per elimina-

re la lizzatura fu necessario attendere ancora anni ed anni. È stato solamente nell'ultimo dopoguerra, infatti, che la costruzione di una fitta ed impressionante rete viaria nei bacini marmiferi ha permesso ai mezzi gommati di caricare i blocchi in cava e di trasportarli fino ai luoghi di trasformazione. Questa è la fase che ha ereditato gli aspetti più spettacolari e pericolosi già propri della lizzatura: la pendenza, il tracciato, il fondo delle strade di arroccamento costringono i giganteschi mezzi a manovre impressionanti quanto quelle degli antichi carri.

Nel 1911 la Provincia di Lucca diede in concessione ad una compagnia inglese, la Carrara and Versilia Railway and Power Limited, la costruzione e la gestione di una tranvia per i vari centri marmiferi. Il primo tronco fu ultimato nel 1914 e collegava Seravezza, con una derivazione per le cave di "Trambiserra" con Querceta e Forte dei Marmi.

Nel 1922 fu aperto un nuovo tronco fino a Ponte Stazzemese, e nel '26 fu infine completato il lungo tratto dal Ponte di Cansoli ad Arni, attraverso il Colle del Cipollaio.

Ed eccoci al mare. Forte dei Marmi nacque proprio così. Fino a che il trasporto del marmo non