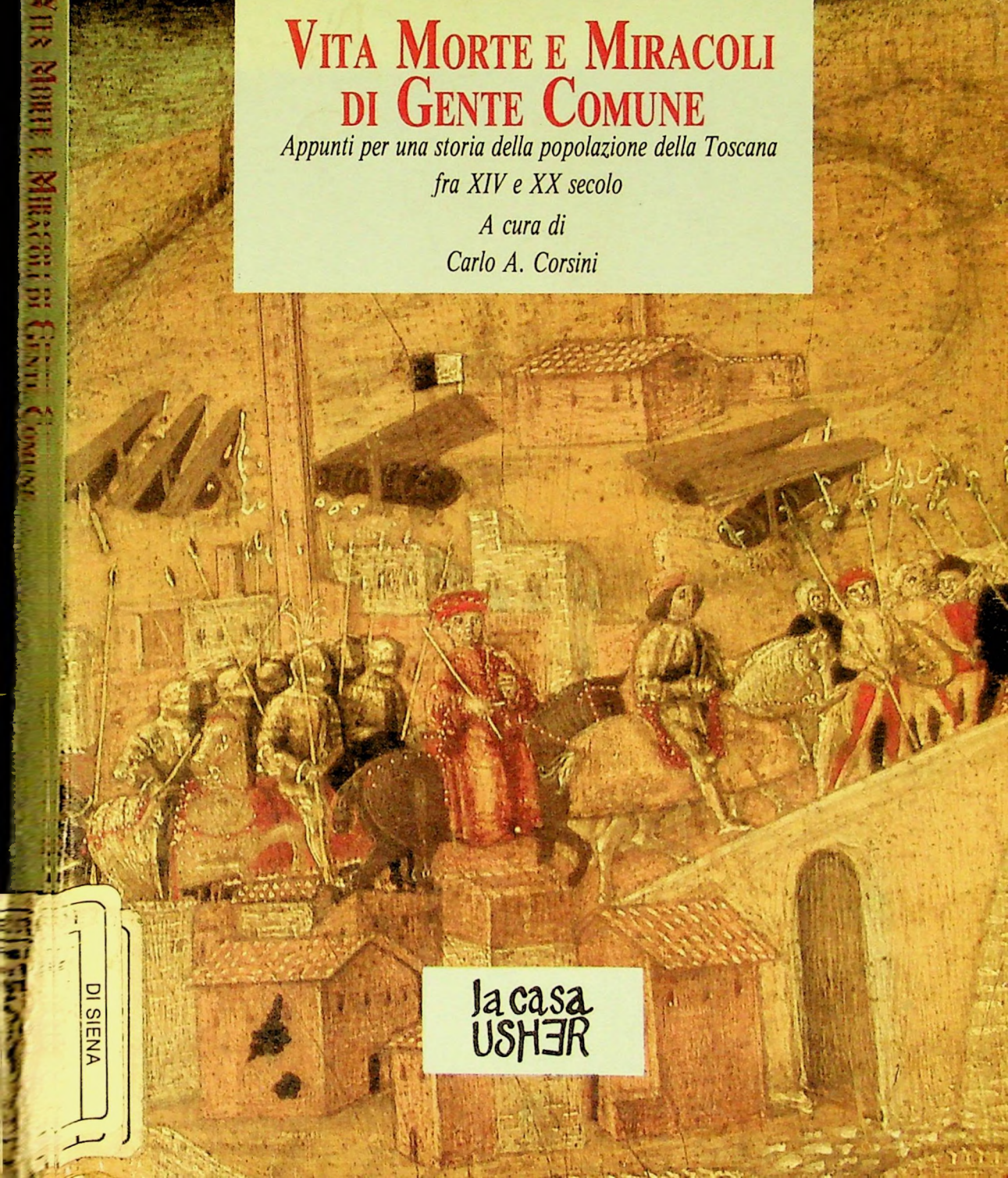


VITA MORTE E MIRACOLI DI GENTE COMUNE

*Appunti per una storia della popolazione della Toscana
fra XIV e XX secolo*

A cura di
Carlo A. Corsini



DI SIENA

la casa
USHER

Vita, morte e miracoli di gente comune

*Appunti per una storia della popolazione
della Toscana fra XIV e XX secolo*

A cura di Carlo A. Corsini



la casa
USHER

Sommario

9 Premessa

Carlo A. Corsini

Tavole

- 11 Per una storia della popolazione della Toscana fra XIV e XX secolo
Carlo A. Corsini

- 15 Paesaggio e territorio nella Toscana moderna e contemporanea:
una traccia di storia dell'organizzazione territoriale
Leonardo Rombai

- 37 La demografia medievale attraverso le testimonianze
architettoniche e urbanistiche
Italo Moretti

- 51 L'ambiente e il popolamento alla fine del Medioevo
Giuliano Pinto

- 66 Dalla mortalità epidemica alla mortalità controllata
Lorenzo Del Panta

- 95 L'evoluzione della mortalità infantile
Marco Breschi

- 108 Movimenti migratori e riconquista del territorio in Toscana
tra XVI e XVII secolo. Il Valdarno pisano
Marco Della Pina

- 119 Città fondata e sviluppo demografico: Livorno dal 1427 al 1750
Lucia Frattarelli Fischer

- 134 Matrimonio e famiglia
Carlo A. Corsini

*Paesaggio e territorio nella Toscana moderna e contemporanea:
una traccia di storia dell'organizzazione territoriale*

Leonardo Rombai

Paesaggio e territorio

La Toscana moderna e contemporanea è caratterizzata da una così grande varietà di paesaggi, di assetti economici e sociali, di andamenti demografici, da far apparire prematuro qualsiasi tentativo di sintesi e ricomposizione del quadro generale.

Essa è infatti costituita da un insieme di territori dotati ciascuno di proprie particolarità e di una dinamica storica specifica; i processi evolutivi di ciascuna di queste aree possono essere certamente comparabili a quelli dei territori attigui: quasi mai appaiono, però, del tutto coerenti e simili tra di loro. Quella toscana è sicuramente la storia di una unitarietà fatta di varianti, di un'identità sfaccettata, pur all'interno delle peculiari fisionomie subregionali a cui, da qualche anno a questa parte, ci si riferisce; sfaccettata oltre che sotto il profilo dei paesaggi geografico-fisici (morfologico-climatico-vegetali), anche ed essenzialmente dal punto di vista delle strutture territoriali e dell'organizzazione umana dello spazio, pur senza ovviamente pensare ad una meccanica coincidenza tra le due categorie interpretative (criteri geografico-fisici e criteri geografico-umani): al riguardo, la tradizionale e schematica tripartizione fra montagna appenninica (e amiatina), colline e sistemi vallivi dell'interno e pianure e colline litoranee, può essere senz'altro assunta come base di riferimento per tentare di delineare le caratteristiche essenziali delle « tre Toscanes » e degli innumerevoli microcosmi rurali che le compongono, a partire dall'inizio dell'età moderna (quando si costituisce lo stato regionale dei Medici), e specialmente dalla metà del Settecento alla metà dell'Ottocento.

Tale triplice differenziazione subregionale è certamente riconducibile all'età comunale quando — con l'emergere di numerosi organismi urbani (dapprima Pisa e Lucca, poi Siena e Firenze e altri di minore importanza come Pistoia, Prato, Arezzo, Volterra, San Gimignano ecc.), tutti ubicati nelle sezioni pianeggianti e basso-collinari della Toscana centro-settentrionale, lungo le principali vie di comunicazione come l'Arno, la Francigena e le strade per l'Italia padana — si determinò un rapporto nuovo tra città e campagna: gradualmente si sostituì, al tradizionale controllo feudale, un'influenza urbana che sconvolgeva l'organizzazione del territorio circostante, modificando in profondità i rapporti produttivi e le stesse vocazioni ambientali. In particolare, la crescita delle forze economiche determinò la rapida disgregazione del sistema curtense e delle « comunità di villaggio » in quella parte della Toscana centro-settentrionale che si snoda lungo l'Arno e in altre più limitate aree polarizzate da città come Lucca e Siena, che così vennero a configurarsi come le più « vive » e dinamiche dal punto di vista economico, insediativo e demografico. In queste zone, per l'addensamento della popolazione, per la presenza di organismi urbani e di innumerevoli centri di media e

piccola taglia esplicanti funzioni commerciali e artigianali — e soprattutto per il diffondersi della proprietà fondiaria cittadina e il formarsi di una nuova economia agricola diretta e organizzata da quest'ultima — si accentuò l'elasticità dei meccanismi economici e si diffuse il senso del profitto, in un mondo che sino ad allora era dominato dall'autosussistenza.

Questi processi non coinvolsero però le due periferie della regione: il quadrante appenninico e la fronte marittima (Maremma di Pisa e soprattutto di Siena). La distanza dai centri urbani e, più ancora, l'assenza locale di fenomeni di urbanizzazione e di sfruttamento borghese delle risorse territoriali, l'assenteismo e il disinteresse degli stessi governi (delle città-stato prima e del granducato poi) spiegano la ragione per cui queste due aree rimasero estranee allo sviluppo che investiva il resto della Toscana, ed anzi sempre più emarginate; esse continuarono ad essere caratterizzate da strutture economico-sociali peculiarmente simili, oltre che da una singolare complementarità economica e umana, esplicantesi attraverso le cospicue correnti migratorie, stagionali o definitive, che univano l'Appennino alle lontane Maremme.

La *Toscana alberata*, o di mezzo, coincide con gran parte del bacino dell'Arno e degli altri sistemi vallivi confluenti nel più grande fiume regionale, oltre che con più esigue e isolate zone, disposte intorno alle altre principali città della sezione centro-settentrionale della regione (Siena, Arezzo, Lucca, Pescia, Cortona, Montepulciano, Volterra ecc.). Qui, la mezzadria (diffusasi a partire dall'età comunale da Firenze e dalle altre città maggiori, e da non pochi centri minori, per la proiezione nei rispettivi « contadi » dei capitali accumulati con le attività manifatturiere, commerciali e bancarie) aveva determinato la formazione sia di una densa maglia di aziende poderali di piccola taglia, fittamente coltivate a generi promiscui, in cui viveva dispersa una larga quota della popolazione, sia, congiuntamente, di una struttura economico-sociale relativamente stabile, ed evoluta, rispetto almeno alle altre « due Toscani ». Questa subregione era caratterizzata da una vera e propria « tricotomia insediativa »: da una parte, la popolazione mezzadrile residente nelle case coloniche, sorte al centro del podere, e quindi sparsa nelle campagne; dall'altra, gli agglomerati di piccola e media dimensione, come « centri di servizio », abitati da artigiani e commercianti e dalla piccola e media borghesia campagnola, liberoscambista o legata a pubbliche funzioni, nonché dalla massa (in notevole crescita, soprattutto nei secoli XVIII-XIX) dei pigionali, vale a dire i sottoproletari non inseriti stabilmente nel sistema poderale, e collegati semmai con la dispersione sul territorio dell'industria cittadina; infine, le città vere e proprie, che erano riuscite a stabilire con i loro contadi un equilibrio stabile e di lunga durata.

La « Toscana di mezzo » era caratterizzata da una varietà estrema di situazioni locali, di ordine paesistico-agrario, relativamente alla forma aziendale e colturale. Insieme a poderi bene accorpatisi se ne trovavano altri singolarmente frazionati in innumerevoli « prese » e « pezzi di terra », diversi per intensità colturale ed estensione: dai « poderini » e « poderuzzi » dei suburbi di Firenze e degli altri centri urbani, di 3-5 ettari, emblematici esempi di aziende interamente « domestiche », fittamente alberate, con terre lavorative, vitate, olivate, fruttate, gelsate e pioppate; ai più diffusi poderi di medie dimensioni, generalmente 10-15 ettari, e di norma con qualche appezzamento boschivo per soddisfare le esigenze pro-

duttive (e familiari) aziendali e gli svaghi venatori dei proprietari, delle aree basso-collinari, vera terra d'elezione della mezzadria (val di Pesa, val d'Elsa, Chianti, Valdarno circostante Firenze); infine, ai « poderoni » dai peculiari caratteri semi-estensivi (anche di 50-100 ettari ed oltre) e spesso ad indirizzo marcatamente zootecnico, dell'alta collina e della bassa montagna, dove i boschi, le selve di castagni e gli incolti a pastura prevalevano nettamente sui coltivi, e il seminativo nudo su quello arborato; oppure, agli analoghi « latifondi a mezzadria », di 100-150 ettari ed oltre, delle colline argillose del Volterrano e delle Crete Senesi, autentica fascia « cuscinetto » o di transizione tra il paesaggio dell'alberata e quello del latifondo. Non si devono dimenticare, inoltre, le caratteristiche davvero originali delle aziende poderali via via impiantate nelle umide pianure litoranee, e soprattutto nei bacini acquitrinosi interni di Bientina, Fucecchio-Valdinievole e val di Chiana, dopo il compimento della bonifica idraulica: questi poderi risultavano ovunque più estesi di superficie rispetto a quelli più antichi creati nelle pianure asciutte, e si caratterizzavano per la maggiore rarefazione della maglia alberata, essendo i seminativi nudi ed i prati foraggeri ad improntare peculiarmente l'ordinamento colturale.

Il complesso del paesaggio agrario della Toscana mezzadrile, con le sue geometriche forme campestri, con la più o meno fitta maglia dei filari alberati, delle viottole e dei fossi di scolo ai bordi degli appezzamenti, non può essere riferito ad un piano paesaggistico preordinato e realizzato in tempi brevi, bensì ad un insieme di singole imprese succedutesi nel lungo periodo, in corrispondenza con il nuovo grado di sviluppo delle forze produttive e con il nuovo tipo di rapporti sociali. L'opera di bonifica e di colonizzazione agraria fu una lunga e faticosa lotta, soprattutto nella pianura, dove occorreva imbrigliare le disordinate divagazioni fluviali e prosciugare i numerosi « pantani » acquitrinosi ivi presenti. Dunque, il paesaggio agrario della « Toscana della mezzadria », in genere considerato come una struttura statica, storicamente proiettata in età lontane, in realtà è il risultato di un lento e secolare processo, le cui basi vanno sì ricercate nell'età comunale, ma la cui compiuta maturazione è da collocare tra l'inizio dell'Ottocento ed i primi decenni del Novecento, allorché si effettuarono gli ultimi appoderamenti, le ultime piantagioni arboree, le ultime sistemazioni idraulico-agrarie. È in questa fase recente, dunque, che il paesaggio assume quelle fattezze così armoniose e cesellate da tutti conosciute, prima che il sistema mezzadrile su cui si imperniava crollasse repentinamente per le profonde contraddizioni economico-sociali in esso contenute e per l'impatto con la trasformazione capitalistica dell'economia italiana registrata negli anni cinquanta e sessanta del nostro secolo.

La *Toscana appenninica* è sempre apparsa ai contemporanei periferica e marginale, più per la povertà delle risorse ambientali che per la sua lontananza (in termini di distanze stradali) da Firenze e dalle altre città del granducato. Questo territorio non fu mai raggiunto dal processo secolare della colonizzazione cittadina, che si era realizzato nelle sottostanti fasce collinari attraverso l'appoderamento mezzadrile. La montagna presentava aspetti largamente comuni, dal Medioevo fin quasi ai nostri giorni, che contrastavano singolarmente con quelli della Toscana alberata. I « caratteri originali » dell'ambiente montano erano prioritariamente individuabili nelle forme del paesaggio agrario e forestale: alta incidenza delle « selve » dei castagni da frutto (gli « alberi del pane »), delle macchie (per lo più ce-

due) di cerro e soprattutto di faggio, rispetto ai « campi » (coltivati a cereali, a legumi e, dal tardo Settecento, a patate, con innumerevoli alberi da frutta), concentrati intorno agli abitati; marcata prevalenza dell'insediamento accentrato (castelli o villaggi rurali) sugli agglomerati elementari (nuclei) e sulle case sparse; morfologia per lo più accidentata dei rilievi, con versanti ripidi e valli precipiti profondamente incise dai torrenti ecc. E poi, ovviamente, nel quadro economico e sociale, dove apparivano come costanti il predominio della piccola proprietà diretto-coltivatrice o, meglio, l'esperato frazionamento della terra in aziende particellari « precarie », composte di appezzamenti dispersi nelle varie fasce altimetriche e vegetazionali; e, finalmente, la prevalenza di una struttura occupazionale incentrata su figure professionalmente composite, ma pur sempre correlate al sistema agro-silvo-pastorale, come risultato della povertà produttiva locale: eccezione fatta per i ristretti gruppi di benestanti, che erano sicuramente presenti nei maggiori centri abitati dell'Appennino, il montanaro comune era un « povero Cristo » che doveva arrangiarsi in più modi per sbarcare il lunario, coll'occuparsi un po' di agricoltura, un po' di pastorizia e un po' del taglio del bosco e della sua carbonizzazione. Di norma, prevaleva comunque l'allevamento perché, da sempre, in pieno Appennino il possesso di bestiame era socialmente assai diffuso: la maggior parte di questo bestiame prendeva, in settembre, la via delle Maremme, nella transumanza annuale, dirigendosi di nuovo verso i monti all'inizio di maggio. Così come ingente era l'emigrazione stagionale nelle Maremme toscano-laziali di taglialegna, carbonai, vetturali, pastori, operai siderurgici, minatori, braccianti generici, che veniva normalmente definita dai giurisdicenti locali come « la più cospicua industria della montagna ».

Erano questi gli aspetti peculiari del territorio e del paesaggio dell'arco appenninico, dalla Lunigiana all'alta val Tiberina, comuni sia al versante toscano che a quello padano. Ma alcuni caratteri produttivi manifatturieri, come la presenza, in alcuni centri, spesso fin dall'inizio dell'età moderna, di non trascurabili attività industriali specialmente statali (siderurgiche, quali ferriere, distendini, chioderie e filiere; ma anche cartiere, segherie idrauliche, gualchiere ecc.), localizzate sempre lungo i principali fiumi al fine di sfruttare la loro forza motrice, e la stessa complementarità economica con la Maremma, dimostrano pure che il quadro territoriale della montagna appenninica era assai più composito e sfaccettato di quanto a prima vista si possa credere. In definitiva, si deve ritenere che questo « mondo » sociale misero, arretrato e periferico non fosse tutto indifferentemente « chiuso » e autarchico, immobile nel suo arcaico assetto territoriale e socio-economico, ma che viceversa mostrasse, almeno in alcune sue sezioni, aspetti non trascurabili di vivacità, dinamismo e una certa « apertura » verso il resto della Toscana e principalmente verso i suoi mercati urbani maggiori (Pistoia, Prato, Firenze, Arezzo, oltre a Lucca), testimoniata soprattutto dall'esportazione massiccia dei generi tipici della montagna (carbone e legname da costruzione e da ardere, bestiame, lana, manufatti industriali e prodotti dell'artigianato domestico). Nella montagna appenninica è, comunque, la pratica delle migrazioni stagionali che ha permesso per lungo tempo agli abitanti di integrare in maniera determinante lo scarso reddito ricavato dall'ambiente locale, e di mantenere così un sia pur precario equilibrio fra popolazioni e risorse: dopo lo spopolamento della prima parte dell'età moderna (grosso modo tra il 1500 e il 1630) e la sostanziale stasi demografica del periodo successivo, la popolazione torna a crescere dagli anni

trenta del Settecento, sia pure a un ritmo leggermente inferiore a quello medio del granducato, e solo nel corso della seconda metà dell'Ottocento si verifica una vera e propria crisi economica, che determinerà presto una autentica fuga. La motivazione più convincente di questo progressivo spopolamento è da ricercare nel venir meno di quello stretto legame che storicamente univa la Toscana appenninica a quella marittima, al di là e al di sopra della Toscana mezzadrile che si interpone tra le due periferie. Da un lato, nel corso dell'Ottocento si aggrava sempre di più la decadenza dell'industria armentizia fondata sulla transumanza a causa dell'alterazione del secolare rapporto tra la montagna e le pianure litoranee, dove cominciano a verificarsi importanti trasformazioni territoriali che determinano la messa a coltura di molte terre in precedenza destinate al pascolo: d'altra parte, nelle stesse aree litoranee via via bonificate, si vanno prospettando nuove possibilità di insediamento stabile per i lavoratori montanini, che nel passato vi soggiornavano solo per il tempo strettamente necessario all'esecuzione delle diverse operazioni agricole, forestali, siderurgiche.

La *Toscana delle pianure e delle colline litoranee* (Maremma di Pietrasanta e di Lucca e, soprattutto, a sud dell'Arno, Maremma di Pisa e di Siena-Grosseto) era dominata da sistemi paesistici e agrari tipici del latifondo, o comunque di un'agricoltura a carattere estensivo facente perno sulla cerealicoltura a lungo praticata in ampi spazi (« lavorerie »), dove i « campi ed erba » risultavano generalmente minoritari rispetto alle aree boschive e alle sodaglie, agli acquitrini e alle « lame » interdunali o retrodunali, permanenti o stagionali (incolti utilizzati per il pascolo brado e transumante). La presenza di innumerevoli, virulenti focolai di malaria (paludi e stagni) e del latifondo, il disinteresse e l'assenteismo delle classi dominanti cittadine, che pure controllavano la maggior parte delle risorse territoriali, nonché l'insufficienza e l'incoerenza della politica governativa d'antico regime, spiegano con immediatezza esemplare le ragioni per cui il territorio rappresentasse — fino alla seconda metà del Settecento o ai primi decenni dell'Ottocento — un vero e proprio « deserto umano », animato solo da pochi « casali » (centri direttivi dei latifondi, ove abitava permanentemente qualche salariato), e assai raramente da poderi di costruzione recente, nelle esigue aree di bonifica, e soprattutto da ricoveri temporanei degli « avventizi », che stagionalmente scendevano dall'Appennino e dalle colline interne. La scarsissima popolazione residente viveva pressoché tutta accentrata in castelli o villaggi rurali ubicati in altura, proprio perché essa non era stabilmente legata alla terra da forme « evolute » quali la mezzadria o la piccola proprietà coltivatrice « autonoma ». Questi caratteri paesistici si ripetevano sostanzialmente anche nei bacini acquitrinosi della Toscana interna, non ancora risanati dall'azione bonificatrice (come le basse pianure della val di Chiana, della Valdinievole e di Bientina), contrassegnati a loro volta dall'assenza locale di vivaci organismi urbani e di intraprendenti gruppi borghesi.

La Toscana dei Medici

La politica di organizzazione del territorio

I Medici si guardarono bene dal modificare quel rapporto egemonico (ormai consolidato da secoli) che Firenze aveva imposto al territorio soggetto, dopo aver rea-

lizzato la prima parte del processo di unità regionale ai danni dei comuni di Pistoia, San Gimignano, Arezzo, Pisa, Cortona e Volterra, tra la fine del Trecento e l'inizio del Quattrocento, nella parte settentrionale e nord-occidentale della Toscana. Di conseguenza, nonostante le pur concrete realizzazioni dei primi granduchi nei vari settori della politica territoriale (urbanistica, bonifiche e regimazioni fluviali, strade e canali navigabili ecc.) ed economica, per tutta l'età medicea si assiste ad un rapporto fortemente squilibrato tra il « cuore » dello stato — Firenze e il suo immediato hinterland — e il resto del granducato: questo rapporto di tipo coloniale è dovuto al predominio incontrastato delle « ragioni » della dominante (e di Siena nello stato senese) e delle altre città sulla campagna in generale, e sulle aree più periferiche in particolare. In un tipo di economia e di società cittadina mercantile e manifatturiera, quale è quella fiorentina — pur dopo la grave crisi del 1620-30 — fino al primo Settecento, non c'era spazio per una valorizzazione autonoma delle zone rurali (non polarizzate da città locali), soprattutto di quelle emarginate, che erano disposte a corona lungo il perimetro del territorio regionale: o meglio, ogni qual volta ci si interessava ad esse, era sempre in funzione degli interessi dei gruppi sociali cittadini, o degli interessi privati del granduca.

È un fatto storicamente accertato che i primi granduchi, Cosimo I, Francesco I e Ferdinando I (1537-1609) attuarono una politica di organizzazione del territorio veramente imponente; sia pure per gradi, e non in base ad un programma veramente organico e preordinato, si può dire che questi tre sovrani abbiano ripulmato il volto del principato. In primo luogo, costruendo tre nuove città fortificate e un più modesto centro minore: Livorno, Cosmopoli, oggi Portoferraio, nell'Elba, Terra del Sole in Romagna e Sasso di Simone presso Sestino, proprio alla frontiera marchigiana.

Tra queste realizzazioni, quelle più cospicue sono senz'altro la costruzione della nuova città e porto di Livorno, come unico sbocco al mare del granducato, e la rivitalizzazione dell'antica nemica tanto decaduta, di Pisa: interventi volti lucidamente e coerentemente alla creazione di un unico sistema urbano bipolare, con funzioni di grande centro commerciale e manifatturiero, collegato con i traffici marittimi e con il complesso delle idrovie che da Firenze (tramite l'Arno, i due laghi-paduli di Fucecchio e Bientina e il Serchio) facevano capo sia al vecchio porto fluviale di Pisa che al nuovo emporio labronico, al primo collegato tramite il canale navigabile dei Navicelli. Livorno e Pisa andarono effettivamente formando, tra Cinque e Seicento, il secondo polo economico del granducato, complementare, anziché antitetico, rispetto a Firenze: addirittura, Pisa venne considerata quasi una seconda capitale dello stato mediceo, tanto da ottenere privilegi di ogni sorta (vi fu rifondata l'università, posta la sede dell'Ordine dei cavalieri di santo Stefano e, quindi, della marina granducale, costruito l'acquedotto e innumerevoli edifici pubblici ecc.).

Particolare cura fu riservata alla più formidabile infrastruttura del granducato: l'Arno. Il suo corso da Firenze alla foce venne, a più riprese, raddrizzato e arginato e reso atto alla navigazione interna. Lungo il percorso del fiume si consolidò tutta una catena di centri abitati, collegati in un modo o nell'altro al transito dei « navicelli », cioè delle imbarcazioni a fondo piatto su cui erano trasportati gli uomini e le merci, e i cui abitanti campavano facendo i navicellai — Porto di Mezzo, Brucianesi, San Miniato, Limite, Ponte alla Motta, Calcinaia, Cascina, Ca-

prona. A Porto di Mezzo, inoltre, presso Signa, i Medici attrezzarono uno scalo per le merci, in quanto era il punto di minore distanza dall'Arno a Prato, e quindi anche alla via di Montepiano per Bologna. Tra gli altri interventi, di particolare rilievo quelli assunti per chiare finalità difensive. I Medici infatti costruirono, in pochi anni, un apparato di fortificazioni razionale e imponente, per sbarrare ogni via d'accesso al granducato: Fivizzano e Caprigliola rispetto alle strade della Lunigiana; Barga a monte e Montecarlo a valle di Lucca; Pistoia, Prato e la fortezza di San Martino, nel Mugello, rispetto ai passi dell'Appennino emiliano; Terra del Sole, al di là dell'Appennino stesso, puntata come un'arma minacciosa su Forlì e la Romagna; l'acropoli del Sasso di Simone, pure al di là dell'Appennino, frangente San Leo e lo stato di Urbino; Sansepolcro a sbarramento della val Tiberina; il complesso formato dalle fortificazioni di Arezzo e dalle fortezze di Cortona, Montepulciano e Lucignano, a presidio del fianco più scoperto del granducato, dalla parte della val di Chiana; la fortezza di Radicofani, rinforzata alle spalle da quelle di Montalcino e di Siena, a chiusura delle vie da Viterbo e Roma. Ed infine, una linea difensiva formata dalle città-fortezza di Volterra, Livorno, Grosseto e Portoferraio (quest'ultima munita di ben tre grosse fortezze) e da una catena ininterrotta di minori fortificazioni e posti di avvistamento, a guardia della frontiera marittima del Tirreno, minacciata dai turchi.

Anche la vallata dell'Arno aveva un altro sistema difensivo, costituito dalle fortificazioni di Pisa, Empoli, Firenze, Arezzo. Della loro capitale, in particolare, i granduchi medicei fecero una specie di campo trincerato, costruendole attorno la fortezza di San Giovanni, o fortezza da Basso, a nord-ovest, e le fortezze del Monte a San Miniato e del Belvedere a sud. In conclusione, rimase sostanzialmente inalterato l'assetto urbano (e insediativo in genere) che si era andato definendo nell'età medievale, e che vedeva la parte sud-occidentale della regione segnata dallo spopolamento e punteggiata di città morte, esposta alle incursioni piratesche dal mare, piena di acquitrini e malarica. Il centro di gravità della vita urbana regionale, almeno nelle forme ridottissime con cui si manifestava allora l'esistenza delle città, appare già spostato e tende sempre più a spostarsi nella parte settentrionale o, se si vuole, centro-occidentale della regione, che nell'età comunale fu forse l'area geografica italiana più potente in assoluto. Il traffico delle merci e del denaro, la produzione di panni di lana costituivano i tratti distintivi, ma non esclusivi, di questo predominio economico, che era soprattutto, ma non soltanto, predominio economico fiorentino. Questa regione, per i livelli del tempo così sviluppata e culturalmente così luminosa, perse a un certo momento la sua posizione di primato. Più che di un vero arretramento si trattò, con ogni probabilità, sul piano economico in primo luogo, ma poi anche sul piano civile e culturale, di un rallentamento e di una stasi, nel momento stesso in cui altre regioni italiane, e ancora più altre regioni europee — di volta in volta la Spagna, i Paesi Bassi, l'Inghilterra, la Francia — beneficiate dall'apertura sugli oceani e dalla conseguita unità nazionale, si andavano sempre più decisamente affermando sulla scena europea e mondiale. La vita della Toscana (che, sebbene in posizione sostanzialmente subalterna, avrebbe evitato l'esperienza della dominazione straniera) cambiò poco a poco anche di qualità. Da potenza dei traffici e delle manifatture la regione divenne sempre più un paese agricolo. Tra la seconda metà del XVI secolo e i primi decenni del XVIII si rafforzarono nelle campagne la proprietà ecclesiastica e la manomorta. Le antiche famiglie borghesi persero i caratteri

e lo spirito rivoluzionario che le avevano fatte grandi, e si trasformarono in famiglie nobiliari all'ombra del granducato mediceo e in patriziato agrario. In conseguenza di questa crisi, le campagne conobbero un netto processo di rifeudalizzazione, caratterizzato dal moltiplicarsi dei feudi di nuova istituzione e dal concretarsi e dall'immobilizzarsi della proprietà terriera nelle mani della chiesa, dell'Ordine di santo Stefano, della nobiltà, protetta dai rinnovati istituti del fidecommesso e del maggiorasco.

La rete stradale e idroviaria

Nell'età comunale, e soprattutto nel secolo XIII e nei primi decenni del successivo, si verificò nei territori controllati dai più importanti stati comunali-cittadini (di Siena e di Firenze specialmente) una vera e propria « rivoluzione stradale »: vennero allora aperte innumerevoli vie nelle pianure e nei fondi vallivi appena bonificati, costituenti un sistema di arterie più dirette, larghe e agevoli da percorrersi, che si integrò con il reticolo delle tortuose e difficili strade di colle, molte delle quali furono sicuramente declassate a tracciati di interesse puramente locale. I comuni cittadini imposero alle comunità rurali e alle campagne un rigido controllo in materia, funzionale alle nuove esigenze di organismi urbani in rapido accrescimento sul piano politico ed economico-commerciale: in pratica, prendendo su di loro la responsabilità della manutenzione e del potenziamento della maglia viaria, i magistrati cittadini poterono adeguare le comunicazioni locali ed extraurbane al nuovo ruolo assunto dalle città dominanti e particolarmente da Firenze, capitale di una regione e nodo commerciale di rango internazionale. In altri termini, tra Due e Trecento, il potere polarizzante della città determinò il progressivo affermarsi di un sistema principale di circolazione di tipo radiale facente perno su Firenze, e di altri sistemi secondari convergenti verso le altre città maggiori (Lucca, Pistoia, Prato, Arezzo, Siena ecc.). Questo sistema a raggiera era basato su collegamenti diretti con le varie zone del contado, significativa testimonianza della sempre più accentuata subordinazione economica e politica del territorio rurale, e della necessità per la città di disporre di un sistema viario funzionale ed efficiente.

Se si eccettuano i tratti in pianura o quelle poche arterie che — come la Pisana — si snodavano per il loro percorso in piano, nell'età comunale (come del resto nell'età moderna, fino alla metà del Settecento) non v'erano grosse differenze tra i caratteri delle maggiori strade e quelli delle secondarie. Solo in alcuni tratti le strade più trafficate potevano differenziarsi alquanto per la maggiore larghezza, per la presenza di « opere di arredo » (attrezzature di sosta e ristoro, come osterie, ospedali, locande o osterie, poste, fontane) o per il rivestimento di pietra della carreggiata. Anche le vie più ampie non dovevano misurare più di tre metri e mezzo o quattro: le vie erano solo sterrate (il selciato si trovava quasi esclusivamente in corrispondenza dei centri abitati e di certi « passi cattivi ») e in genere prive di opere murarie di basilare importanza quali i ponti, i muri di retta, le banchine. Erano, insomma, contrassegnate da una grande povertà tecnica: i forti dislivelli, le curve improvvise dinanzi ad ostacoli naturali, l'attraversamento a guado dei corsi d'acqua, facevano sì che si viaggiasse esclusivamente a piedi o a cavallo, e che le merci venissero trasportate con bestie da soma, essendo quasi assente l'uso di veicoli a ruote (anche leggeri) per le grandi distanze.

Con la formazione dello stato regionale mediceo, i primi granduchi introdussero

un'innovazione di non trascurabile importanza, al fine (pienamente riuscito) di mettere ordine in un sistema di gestione assai variegato come quello in vigore nella politica viaria, e di razionalizzare e ammodernare l'intera rete stradale del granducato. Questi organismi statali raggiunsero — soprattutto al tempo di Francesco I e di Ferdinando I (1574-1609) — un efficiente grado di funzionalità, ma la situazione finanziaria pubblica era così precaria che si continuò ad addossare le spese delle strade alle circoscrizioni amministrative locali, nonché ai possidenti e ai « lavoratori » (i mezzadri), che dovevano realizzare i progetti approntati dagli ingegneri e capomastri granducali con gli strumenti consueti, ambedue assai onerosi, delle « comandate » e delle « imposizioni ».

Nonostante la nutrita serie degli interventi legislativi e il sempre più stretto controllo esercitato dal sovrano e dai suoi tecnici, le condizioni della viabilità continuarono ad apparire sempre critiche e precarie, del tutto inadeguate alle esigenze civili ed economiche del granducato, e in particolare delle sue province economicamente più sviluppate e popolate: arterie anguste e tortuose, nelle aree collinari e montane (quasi sempre mulattiere o sentieri « passeggiabili »), di frequente soggette alle frane e all'erosione per l'azione delle acque piovane e dei vicini fiumi e torrenti; più ampie di carreggiata, ma assai trascurate nel fondo stradale, nelle aree pianeggianti. In ogni caso, i ponti mancavano quasi del tutto, anche in corrispondenza delle direttrici più trafficate, e i corsi d'acqua dovevano essere allora passati a guado, con gravi pericoli (nella stagione piovosa almeno) per le merci, le bestie e gli stessi viandanti. Nel complesso, i viaggi non potevano che essere lenti, disagiati e pericolosi.

Sotto i Medici, dunque, nonostante i continui ed incessanti interventi di manutenzione registrati su tutte le vie e le variazioni locali di percorso realizzate, l'assetto viario rimane sostanzialmente immutato nelle caratteristiche maturate nei secoli precedenti.

Una particolare attenzione fu sicuramente prestata alla fitta trama delle vie « di valico » che dal bacino dell'Arno si diramava verso la Padania, incidendo così la barriera orografica degli Appennini. Al riguardo, va detto che anche le aree montane più appartate rispetto a Firenze e alle altre città maggiori della Toscana (come i bacini intermontani, dalla Lunigiana alla Garfagnana, dal Mugello al Casentino e alla val Tiberina), che apparentemente potrebbero sembrare destinate dalla natura all'isolamento, in realtà divennero luoghi di « grande » transito. Così queste aree videro passare personaggi e schiere che mai le avrebbero di per sé visitate, e furono coinvolte in fatti non legati alle iniziative e agli interessi dei loro abitanti.

Sicuramente, tra tutte le transappenniniche, spiccano le diverse vie Bolognesi (disposte, insieme al prolungamento della Romana a sud di Firenze, lungo la dorsale primaria della penisola, la Milano-Bologna-Firenze-Siena-Roma-Napoli). Queste strade attraversano soprattutto il Mugello, che dal Due-Trecento rappresentava il più formidabile « nodo di valico » della barriera montana, per la polarizzazione del transito dei passeggeri e delle merci tra l'Europa occidentale e l'Italia settentrionale, Bologna e Firenze e buona parte dell'Italia centrale. Le transappenniniche maggiormente usate erano, nel Cinquecento, una dozzina, ma tutte queste strade erano giudicate « difficilissime », « aspre », « scabrose », e soprattutto « quasi inaccessibili da eserciti e da artiglierie ».

Così, lo stato — nonostante fosse assai difficile sorvegliare, con forza adeguata,

tutte le numerose transappenniniche esistenti — preferì coscientemente lasciare queste arterie, nei tratti di valico e di crinale almeno, in una condizione di permanente precarietà, al limite della transitabilità persino con animali da soma e da sella. Solo sulla Bolognese del Giogo si accentrarono, dal Trecento in poi, cospicui interventi di manutenzione e di miglioramento voluti dal governo: interventi decisi, non a caso, su una via (che fra l'altro, fino alla costruzione della Bolognese della Futa, nel 1749-52, rimase la più grande arteria della Toscana) potentemente protetta, dalla seconda metà del Cinquecento, dalla fortezza di San Martino sopra San Piero a Sieve; fortezza eretta, cioè, a guardia del passaggio obbligato sul fiume, interessato da un grande ponte, e in aggiunta alle cittadelle trecentesche di Firenzuola e Scarperia. La sicurezza della strada venne sempre garantita: essa fu infatti sistematicamente evitata dagli eserciti nemici che, a più riprese, invasero la Toscana da nord, attraverso le altre vie Bolognesi.

In ogni caso, si deve supporre che la viabilità dello stato fiorentino tra Cinque e Seicento risultasse discretamente funzionale — per gli standard del tempo — al soddisfacimento degli interessi economici e civili a scala locale, regionale e internazionale.

Le vie commerciali ufficiali, denominate « vie doganali » dallo *Statuto della Dogana di Firenze* del 4 marzo 1579, coincidevano praticamente con la maglia delle strade di grande percorrenza sulle quali dovevano obbligatoriamente incanalarsi — per i frequenti controlli fiscali — « le mercanzie et altre cose sottoposte alle Gabelle ». Ma questa stessa viabilità serviva anche per le esigenze della transumanza; non a caso la Toscana non possiede, in età moderna, « tratturi » o altre vie esclusivamente armentizie, come lo stato ecclesiastico o la Puglia e gli altri domini spagnoli dell'Italia meridionale. Come è noto, almeno a partire dal 1359-1419 (allorché Siena fondò l'Ufficio dei paschi e aprì ai pastori montanini praticamente tutta la Maremma grossetana, con la cessione annuale del frutto naturale del suolo, cioè il pascolo d'erba, di foglia e di ghianda, a chiunque appartenessero i terreni locali, detti « di Dogana ») e fino alla abolizione, decisa da Pietro Leopoldo di Lorena nel 1778, di questo monopolio statale, centinaia di migliaia di pecore e capre (con ridotte quantità di bovini ed equini) si spostavano stagionalmente dall'arco appenninico interno ed esterno al granducato, per soggiornare nelle Maremme costiere dai primi di settembre ai primi di maggio dell'anno successivo.

Dopo che i pastori avevano fatto la « portata », o denuncia preliminare del bestiame all'ufficio doganale di Firenze — e di Arezzo (o di Pieve Santo Stefano) per quelli residenti « nel contado di Arezzo, Badiale, Sestino e del Borgo » — essi dovevano infatti far passare gli armenti da uno dei « passi o calle » disposti a raggiera a sud dell'arco montano (Pescia, Galleno, Fucecchio, Tizzana, Pistoia, Ponte a Signa, Vaiano, Barberino di Mugello, Ponte a Rignano, Laterina, Cigiano), per far contare gli animali e pagare la « gabella » prescritta.

Per quanto riguarda la Toscana, è certo che dal basso Medioevo in poi, la transumanza si originava da tutto l'arco appenninico, sia dal versante toscano che da quello « lombardo » (emiliano-romagnolo-marchigiano) e non solo, quindi, dalla montagna « fiorentina » (pistoiese, Mugello-val di Sieve, Casentino, Romagna toscana, alta val Tiberina). Il fenomeno interessava largamente anche la Lunigiana e la Garfagnana massese, modenese e lucchese (compresi i rispettivi versanti padani), il porrettano e la Romagna bolognese, il Montefeltro marchigiano e per-

sino il territorio perugino e il « Patrimonio di San Pietro in Tuscia ».

Nella seconda metà del Cinquecento le principali strade maestre dello stato fiorentino erano organizzate dal servizio postale (trasporto di lettere e messaggi) a gestione pubblica e, gradualmente, « la posta » iniziava ad espletare l'importante compito del trasporto regolare delle persone: dapprima, predisponendo stazioni nelle quali fosse possibile trovare un cambio di cavalli freschi e, in seguito, vere e proprie vetture che, partendo da luoghi fissi ad orari più o meno stabiliti, facevano un percorso predeterminato con soste in particolari stazioni. Generalmente, una « posta » — cioè un tratto da percorrere possibilmente senza soste intermedie — aveva in Toscana una lunghezza compresa tra 5 e 12 miglia, a seconda delle difficoltà che si potevano incontrare durante il percorso; nel 1566 Cosimo I stabilì che la concessione delle poste non fosse più decisa al pubblico incanto, bensì a discrezione del governo, a persone di fiducia. Nel 1607, poi, fu istituita la Soprintendenza generale delle poste, un ufficio statale con il compito di sorvegliare e amministrare i trasporti di persone e merci.

Ma, fin dall'età comunale, sulle strade principali della regione si era instaurato uno stretto rapporto tra il movimento dei passeggeri e le attività connesse con l'ospitalità. Già nel 1338 l'Arte degli albergatori aveva regolamentato gli esercizi esistenti (e quelli da creare), con la divisione del territorio fiorentino in 8-9 « contrade »; ormai, nel Cinquecento, alberghi, taverne, locande e osterie destinate a rifocillare i viaggiatori benestanti erano numerosissime su tutte le strade maestre, ad iniziare dalle Bolognesi e dalla Romana. Per i viandanti di più limitate possibilità economiche rimaneva pur sempre una qualche possibilità di ristoro e di riposo, grazie alla presenza di altre più modeste strutture, quali gli ospizi e gli spedali, generalmente gestiti dalle comunità, dalla chiesa e dagli ordini militari o cavallereschi: queste strutture venivano indicate con il termine di spedale o spedaluzzo, ma in realtà si trattava di ospizi in cui si offrivano un letto e un pasto e dove si davano, all'occorrenza, informazioni sulla strada e sui luoghi di guado più comodi per il proseguimento del viaggio.

Permanendo irrisolto per tutta l'età moderna lo stato di cronica inadeguatezza del sistema stradale, i Medici si adoperarono perché si sviluppasse e si migliorasse il tradizionale sistema delle vie d'acqua. Tra queste idrovie, la più importante (anche in assoluto, come via di comunicazione) fu senz'altro rappresentata dall'Arno, dalla sua foce e da Pisa a Firenze e soprattutto a Ponte a Signa, il vero « terminale » raggiungibile in tutte le stagioni dalle tipiche imbarcazioni a chiglia piatta (« navicelli »): in quanto via più rapida ed economica della terrestre Pisana, vi transitarono i più cospicui flussi commerciali che legavano i centri rivieraschi a stretti rapporti funzionali con gran parte della Toscana, con l'Italia padana (mediante le vie transappenniniche che facevano capo a Firenze e Signa) e con gli scali del Mediterraneo e dell'Atlantico, tramite i porti di Pisa prima e di Livorno dalla seconda metà del secolo in poi. All'Arno, soprattutto tra Cinque e Seicento, fece capo una fitta rete di canali navigabili, costituita dai fossi di Ripafratta e dei Navicelli, nonché dai due emissari dei bacini lacustri-palustri di Bientina e Fucecchio. E non va dimenticato che anche il basso corso dell'Ombrone pistoiese era navigabile dalla confluenza in Arno allo scalo di Ponte all'Asse, posto poco prima del Poggio a Caiano: dalla metà del Cinquecento in poi, passarono per questa idrovia le merci da e per il bacino pratese, nonché ingenti quantità di minerale di ferro, ghisa e manufatti provenienti dall'Elba e dagli impianti siderurgici stata-

li della Maremma e della Versilia e diretti a quelli della montagna pistoiese (e viceversa).

L'aménagement territoriale dei Lorena

I fini della politica economica e della volontà del governo dei Lorena furono ben diversi da quelli medicei. Era in atto, dalla metà (soprattutto dalla seconda metà) del Settecento, un incremento considerevole della popolazione che, in base ai criteri e alle concezioni « popolazionistiche » del tempo, rappresentava la prima e più sicura ricchezza di uno stato. Pertanto, si erano accresciuti la domanda dei prodotti alimentari e gli stessi prezzi dei prodotti agricoli e, di conseguenza, si registravano forti stimoli agli investimenti privati nell'agricoltura che era divenuta, ormai, il settore di base dell'economia toscana. Lo stato, che aveva bisogno di una maggiore produzione agricola, cercò allora di creare tutte le condizioni più favorevoli al dispiegarsi della libera iniziativa privata perché, per le teorie economiche liberistiche e fisiocratiche del tempo, nessuno è ritenuto più adatto del singolo privato a promuovere — con il proprio interesse — la ricchezza di tutto il paese.

Così, mentre furono assai contenute e limitate le opere pubbliche dettate da ideali di pura magnificenza, si estesero e si allargarono in maniera veramente inusitata le spese per le opere pubbliche di interesse generale: soprattutto coinvolgenti le parti del granducato che erano state dimenticate o neglette col prevalere della politica accentratrice della capitale.

Indipendentemente dai risultati locali o settoriali conseguiti, è da tutti riconosciuto che l'epoca lorenese rappresentò un momento importantissimo per il definitivo passaggio da uno stato comunale-cittadino a uno stato unitario moderno, caratterizzato da un'unica legislazione vigente ed ormai liberato da ogni residuo e privilegio feudale. Di sicuro, con i Lorena, si cominciava veramente ad affrontare, con provvedimenti incisivi, la condizione di squilibrio territoriale esistente e, insieme, si tentava di ridurre lo sbilanciato rapporto fra le varie classi sociali, anche se non sempre il grado qualitativo e quantitativo del miglioramento appariva paragonabile al livello delle intenzioni. Inoltre, va considerato il fatto che ai Lorena fece difetto una « cultura industriale » moderna; alla base del loro progetto riformatore stava, infatti, il riconoscimento dell'agricoltura come « sorgente dello stato e delle manifatture ».

La viabilità

È a partire dalla metà del Settecento che — nel settore viario — si verifica una « svolta » di portata tale da poter essere definita una vera e propria « rivoluzione stradale »: nell'arco di 80-90 anni, infatti, sotto la nuova dinastia, la rete stradale del granducato rinnova molte delle strutture esistenti e ne acquisisce altre importantissime, fino ad assumere una fisionomia che cambierà solo ai nostri giorni. E ciò in base alla nuova « filosofia » e alle nuove iniziative liberistiche assunte nell'agricoltura e nei settori manifatturieri, minerario e commerciale dai Lorena, che assegnano lucidamente e coerentemente alla viabilità un vero e proprio ruolo propulsivo.

Al riguardo, il sovrano non limitò la sua « paterna » attenzione alle sole vie regie

(postali e non), certamente di gran lunga le più importanti per il transito delle merci e delle persone, coinvolgendo esse territori piuttosto estesi nell'ambito del granducato, e spesso in relazione con stati esteri; i Lorena considerarono pure molte altre vie interne e di interesse anche locale, che erano quasi sempre ridotte a impervie mulattiere, percorribili solo con cavalli, con bestie da soma, o tutt'al più con veicoli leggeri a due ruote. Non a caso, nel 1769, Pietro Leopoldo sopresse le vecchie e disparate magistrature che si occupavano della viabilità, istituendo nel contempo un unico organismo specifico, la Camera delle comunità, coll'incarico di coordinare e promuovere la politica dei lavori pubblici dell'intero granducato, compresi gli interventi da effettuarsi nelle comunità più periferiche. Ma mentre Pietro Leopoldo, con il nuovo *Regolamento generale per le comunità* del 1774, decentrava — di fatto coerentemente — l'esecuzione dei lavori, affidandoli alle comunità, sotto la sorveglianza di tecnici provinciali da quelle autonomamente scelti e quindi dipendenti (i « provveditori alle strade »), nel quadro del potenziamento delle autonomie amministrative locali, Leopoldo II, invece, dava continuità e spessore alle innovazioni introdotte (grazie alla creazione del Corpo degli ingegneri di ponti e strade, strutturato a scala dipartimentale) dal governo francese, nel quadro di una rigida riassunzione di tutto il complesso delle mansioni progettuali ed esecutive da parte del governo centrale. In altri termini, con la fondazione, nel 1825, del Corpo degli ingegneri di acque e strade si poneva termine al decentramento tecnico-operativo, e la politica viaria e dei lavori pubblici in generale registrava, significativamente, un ulteriore impulso qualitativo e quantitativo.

I granduchi, in altri termini, operarono una drastica selezione della fittissima maglia dei sentieri e delle mulattiere esistenti e finirono col creare un numero assai più limitato di assi stradali rotabili, più equamente ed omogeneamente distribuiti nelle varie « provincie » del granducato, al fine di eliminare (o almeno di ridurre) gli scompensi fra territorio e territorio nella dotazione delle infrastrutture necessarie. Non si trattò, quindi, di un'operazione tesa ad assicurare soltanto la saldatura tra le varie « provincie » del granducato e soprattutto tra Livorno e il suo entroterra storico (praticamente tutta la Toscana settentrionale, con epicentro a Firenze), ma di proiettare al di là della barriera orografica, verso i pingui mercati padani e verso gli scali adriatici, questo sistema moderno di comunicazioni, al fine di sfruttare al meglio le opportunità offerte dal porto labronico come sbocco commerciale per l'economia della regione.

Per quanto concerne le più importanti realizzazioni d'età lorenese, basterà qui ricordare che — durante il principato di Francesco Stefano e, soprattutto, di Pietro Leopoldo — vennero costruite alcune arterie « a largo raggio », disposte lungo la fondamentale dorsale nord-sud, che per la prima volta aprirono a tutti i veicoli la barriera montuosa separante l'Italia settentrionale dalla centrale, fino ad allora penetrata solo da impervie mulattiere. È il caso della prima carrozzabile Firenze-Bologna per il passo della Futa (realizzata dalla reggenza nel 1749-52, per quanto riguarda il tratto toscano) e della seconda transappenninica, quella dell'Abetone da Firenze a Modena (costruita, tra difficoltà ben maggiori, nel 1766-79). Furono radicalmente migliorate nel percorso, mediante la costruzione di numerosi ponti sui corsi d'acqua che precedentemente si dovevano invariabilmente attraversare a guado, mediante l'allargamento e la sistemazione con massiciata del piano stradale, mediante la costruzione di varianti o « trasmutamenti » per ri-

durre le pendenze e per evitare le eccessive tortuosità di tracciato: insomma, perché le vie fossero adeguate alle esigenze d'un pesante carreggio. Da notare che sotto Pietro Leopoldo si realizzarono i primi tratti di una terza transappenninica, quella del Muraglione, per eliminare l'isolamento della Romagna toscana (tra il 1783-89 furono infatti costruiti il tronco Pontassieve-San Godenzo e, come deviazione per il Casentino, il tronco Pontassieve-Consuma).

Di sicuro toccherà a Leopoldo II, salito al trono nel 1824, accelerare il completamento di un efficiente sistema di rotabili. Dei più cospicui stanziamenti fruiscono i territori maremmani, in stretto rapporto coll'intensificarsi dell'opera di bonifica della zona. Oltre alla litoranea Aurelia-Emilia da Pisa per Collesalveti al Chianone (1829-32) e allo « stradone costiero Livorno-Vada » (1839-40), sono da segnalare la Follonica-Colle Val d'Elsa e la Follonica-Siena da Montarrenti (1842-55 circa), la strada del monte Amiata da Scansano ad Arcidosso e quella da Manciano alla Cassia per Pitigliano e Sorano (entrambe realizzate negli anni trenta), la via da Follonica a Grosseto per Castiglione della Pescaia (1843-47), la « via della Camminata » da Volterra a Bibbona e quella che da Capannoli per la val d'Era conduce alle Saline di Volterra, con proseguimento per Pomarance e Massa Marittima (dal 1826 in poi).

Ma altre grandi arterie, transappenniniche (come la Forlivese del Muraglione nel 1832-36, la Faentina da Borgo San Lorenzo negli anni trenta, la Porrettana da Pistoia a Bologna nel 1842-47, la « strada militare della Lunigiana » da Pontremoli a Parma, i cui lavori, progettati in epoca napoleonica, furono iniziati nel 1828 e conclusi solo nel 1859, e infine la « strada dei Due Mari » da Sansepolcro a Urbania per la Bocca Trabaria, 1828-39) e provinciali (Traversa di Mammiano o Pesciatina, collegante direttamente la Valdinievole con la Modenese nella montagna pistoiese, 1840-48, Chiantigiana per Greve e Siena nel 1837-43, strada da Orbetello a Porto Santo Stefano sulla diga lagunare nel 1844 e altre ancora), dimostrano la coerenza e la continuità della « filosofia » dell'ultimo granduca e del suo ispiratore Manetti, tesa ad allacciare stabilmente la Toscana ai sistemi di comunicazione degli stati vicini e ad assicurare, anzitutto, facili accessi ad ogni angolo del paese, con particolare riguardo per le zone più arretrate e depresse. Un bilancio della politica stradale lorenese è presto fatto. La Toscana si caratterizzava, nel 1860-61, per il fittissimo reticolo viario: oltre 12.380 km di strade nazionali, provinciali e comunali, pari all'11,4% del totale italiano, con una densità complessiva pari a 560 m/kmq, contro i 310 della media nazionale.

Le idrovie

Le tradizionali vie d'acqua che mettevano direttamente in collegamento — mediante l'Arno e i suoi affluenti, ed anche i laghi-paduli di Bientina e Fucecchio che confluivano nel più grande fiume toscano — Firenze e il suo bacino da una parte (con la Valdinievole e Lucca, tramite gli emissari dei laghi-paduli di Bientina e Fucecchio appunto) con Pisa e Livorno dall'altra, risultavano ormai tutte gravemente decadute intorno alla metà del Settecento: e ciò, pur tenendo conto del fatto che il costo del trasporto delle merci era assai inferiore per via d'acqua che per via di terra. Nonostante le difficoltà che derivavano dalla difficile attuazione della bonifica idraulica (per colmata, più che per canalizzazione), i Lorena non mancarono di provvedere, inizialmente, alla « rivitalizzazione » di buona parte di queste importanti infrastrutture.

Così, grazie al restauro e all'approfondimento dei canali dei Navicelli, di Ripafratta, del lago-padule di Bientina e di quello di Fucecchio, e grazie alla liberalizzazione delle attività di sbarco e d'imbarco nei numerosi, piccoli scali ivi ubicati, l'idrovia Livorno-Pisa-Arno-Valdinievole-Ponte a Signa-Firenze tornò ad essere « suscettibile alla navigazione delle piccole barche », con particolare riguardo per i mesi compresi fra l'autunno e la primavera.

Tuttavia, è noto che il trionfo del « partito della colmata » su quello della « bonifica per canalizzazione » (o « riduzione fisica »), finì gradualmente per minare ogni possibilità di conservazione della navigazione interna: intorno alla metà dell'Ottocento, anche i canali esistenti nei comprensori palustri (in via di colmata) di Massaciucoli, Bientina e Fucecchio non erano più passibili di navigazione, e il canale Livorno-Pisa (con proseguimento via Arno per Firenze, ancora praticabile, pur con difficoltà, nella stagione invernale), rimase per qualche anno ancora l'unica vera idrovia toscana. La costruzione e lo sviluppo della ferrovia Leopolda determinò tuttavia, qualche tempo più tardi, la definitiva scomparsa della pratica della navigazione dell'Arno.

Le ferrovie

Occorre attendere la seconda metà degli anni trenta perché, anche in Toscana, si costituisca un vero e proprio movimento di opinione — alimentato dagli interessi speculativi di banchieri e industriali — atto a fare pressione, con sempre maggior forza, sul governo, perché questo passasse finalmente all'azione. Il granduca Leopoldo II era profondamente convinto che le ferrovie fossero un sovrappiù, un lusso che uno stato che da decenni era costosamente impegnato in una politica di grandi lavori pubblici in campo stradale non si poteva permettere. E in virtù di questa considerazione, il governo (forse non a torto) riteneva che non fosse conveniente per il pubblico erario impegnarsi direttamente in operazioni che richiedevano immensi capitali, bensì che fosse più opportuno seguire la politica adottata da vari paesi dell'Europa occidentale: la costruzione di strade ferrate era stata qui affidata alle società finanziarie e industriali private, a cui si doveva beninteso garantire ogni necessaria collaborazione.

La prima ferrovia toscana, la Firenze-Livorno, (detta Leopolda), fu costruita — con scelta del tracciato più breve, interamente lungo la « naturale » direttrice del Valdarno inferiore e non già con « deviazione » per Prato e Pistoia — tra il 1841 e il 1848; la Lucca-Pisa fu costruita tra il 1842 (il 1844 per il tratto toscano) e il 15 novembre 1846 da una società approvata da Carlo Ludovico di Borbone, alle condizioni stabilite dal governo lorenese per la Leopolda; la Lucca-Pistoia (in accordo tra i due stati) tra il 1845-46 e il 6 giugno 1857; la Pistoia-Firenze fu costruita tra il 1845 e il 12 luglio 1851; la Centrale toscana Empoli-Siena tra il 1844 e il 14 ottobre 1849 (mentre non si pose mano al tratto successivo Siena-Roma, verso Arezzo o verso Grosseto, per le basse rendite della linea e per le furiose polemiche scoppiate all'inizio degli anni cinquanta tra i diversi progettisti e le « provincie » interessate, tanto che il governo dovette negare « qualunque permesso di far proseguire la linea », e solo nel 1854 la Centrale ottenne l'autorizzazione sovrana all'avanzamento per Bettolle e Torrita, dove pervenne nel 1859-60; nel 1859 fu approvato l'ulteriore proseguimento per Chiusi, con la costruzione del tratto Asciano-Grosseto, finanziato dallo stesso governo e costruito negli anni sessanta); la ferrovia carbonifera Montebamboli-Torre Mozza fu co-

struita tra il 1844-45 e il 1849-53; la Porrettana Pistoia-Bologna tra il 1853 e il 1864. Non furono (almeno immediatamente) realizzati altri progetti di strade ferrate, come la Maremmana Livorno-Chiarone, che sarà infine costruita tra il 1860 e il 1864. Anche la Firenze-Arezzo, per quanto venisse autorizzata già nel 1853 e poi nuovamente nel 1856, al momento dell'annessione all'Italia era ben lungi dall'essere ultimata: i lavori erano in atto solo nel tratto Firenze-Pontassieve (che venne aperto il 20 settembre 1862).

Tenendo conto della linea « neutrale » e liberistica, coerentemente fissata dal governo, e delle notevoli difficoltà tecniche e finanziarie dei costruttori privati, il bilancio non può che essere giudicato positivo. Non è infatti possibile dimenticare che, nonostante la crisi intervenuta alla fine degli anni quaranta, la Toscana, al momento dell'unità, possedeva ben sette linee per complessivi 350 km di strade ferrate (dei 2773 in funzione sul territorio nazionale): una rete tra le più estese d'Italia.

Strade carrozzabili, ferrovie, canali navigabili. Un fascio di comunicazioni fitto e funzionale per i tempi, quello creato o perfezionato dai Lorena. L'altra faccia della medaglia indica però che troppi elementi di ristagno e troppi lacci continuavano a precludere la possibilità di un migliore utilizzo delle potenzialità innescate. Alla metà dell'Ottocento, il commercio rimase fiacco e stentava a porsi su basi moderne; il viaggiare era ancora un privilegio di minoranze sociali, da cui erano esclusi gli abitanti delle campagne. È l'istantanea emblematica di una sostanziale sotto-utilizzazione della vasta rete stradale e ferroviaria approntata, l'allusione ad una infrastruttura rimasta un'espressione avanzata rispetto alla vitalità generale della crescita in atto nel paese.

Se è sicuramente da escludere che nella Toscana lorenese si sia verificato un processo vistoso di sviluppo industriale e manifatturiero, tuttavia è da sottolineare il fatto che non poche industrie estrattive e manifatturiere furono direttamente costituite (come opifici demaniali) dai Lorena, oppure sorsero grazie alle sollecitudini o agli incentivi da essi concessi a imprenditori privati, nel quadro della valorizzazione delle cospicue ricchezze naturali della regione. Al riguardo, si devono prioritariamente ricordare alcune attività estrattive localizzate per lo più nella Maremma senese e volterrana, attivate in seguito alle capillari « introspezioni » minerarie promosse al tempo della reggenza e di Pietro Leopoldo e poi di Leopoldo II: per la verità, furono tutte fondate nell'età di Leopoldo II, salvo la preesistente solfara di Pereta (demaniale), che comunque venne non poco potenziata sotto i Lorena. È il caso della miniera di rame di Montecatini val di Cecina, aperta da Luigi Porte nel 1827; della miniera dell'allume di Montioni, riaperta dallo stesso Porte nel 1827; delle miniere di carbon fossile e lignite di Montebamboli, Montemassi, Casteani e Tatti, coltivate dal 1840 in poi; dei soffioni boraciferi di Montecerboli e delle altre località del Volterrano, imbrigliati da Francesco De Larderei nel 1818; delle miniere di rame dell'Accesa, Capanne Vecchie e Poggio Bindo, aperte nella seconda metà degli anni trenta e nella prima metà del decennio successivo; delle miniere di piombo argentifero della Castellaccia in Maremma e del Bottino in Versilia; di mercurio del Siele, sul monte Amiata e infine delle stesse cave di ferro dell'Elba, la cui produzione fu assai potenziata con il passaggio alla Toscana del principato di Piombino.

Pur nell'ambito della politica liberistica inaugurata da Pietro Leopoldo, Leopoldo

do II attribui infatti allo stato un ruolo di stimolo e di sostegno della nascente industria estrattiva, tramite le partecipazioni azionarie, il finanziamento delle ricerche minerarie e la nomina di un esperto tecnico come Teodoro Haupt, nel 1844, alla carica di « Regio, Consulatore per gli affari delle Miniere ».

Ma non va dimenticato che sotto Leopoldo II nacque, intorno ad alcuni piccoli ed antichi « edifiizi », il più grande e moderno centro siderurgico italiano, quello di Follonica. Tra il 1824 e il 1859, con la fabbrica, il sovrano progettò e costruì anche l'omonima cittadina, richiamandovi abitanti dal pistoiese con la concessione di non pochi privilegi. È da notare che anche gli altri complessi siderurgici maremmani statali di Cecina e Valpiana furono assai potenziati; viceversa tutte le ferriere e i distendini demaniali della montagna pistoiese e della Versilia vennero privatizzati nel 1836, perché obsoleti o decentrati.

Tra gli effetti territoriali dell'*aménagement* lorenese, vale la pena di ricordare rapidamente il risultato più tangibile, anche se non quantificabile, della « bonifica integrale »: mi riferisco non tanto alla *vexata quaestio* relativa al nuovo regime della proprietà, quanto alle trasformazioni paesistiche e al nuovo assetto territoriale maturati, tra la metà del Settecento e quella dell'Ottocento, nei vari comprensori della val di Chiana, della Valdinievole e di Bientina, della Versilia e di Massaciuccoli, delle pianure pisane a nord e a sud dell'Arno, della Maremma settentrionale e di quella grossetana. Qui, la ridefinizione in forme peculiarmente geometriche del quadro parcellare e la diffusione delle coltivazioni trovarono il loro compiuto corollario nella costruzione di presidi umani permanenti, sotto forma di un reticolo di case rurali, in buona parte erette in virtù degli obblighi contrattuali di concessione delle terre, e in parte in virtù dei provvedimenti finanziari (rimborso del terzo o quarto della spesa sostenuta), emanati a sostegno dell'edilizia privata da Pietro Leopoldo per tutti i circondari e riproposti negli anni trenta del secolo successivo, limitatamente alle Maremme, nell'ambito del generale « bonificazione » di quelle « provincie ».

L'urbanistica

Dal 1765 in avanti, Pietro Leopoldo provvide, con decisione, a smantellare l'apparato militare toscano, sopprimendo e privatizzando moltissime fortezze (Pisa, Siena, Pistoia, Prato, Montecarlo, Terra del Sole, Arezzo, San Martino di Mugello, Pietrasanta, Pontremoli). Furono conservate solo le fortificazioni di Livorno, Portoferraio, Firenze, Volterra — poi disarmata e ridotta a penitenziario — e Grosseto (quest'ultima, evacuata nel 1767, fu ripristinata nel 1840 come semplice insediamento militare), che assunsero l'aspetto di basi militari moderne. Dopo l'editto del 1778, con il quale si dichiarava « la neutralità del territorio nazionale toscano », all'esiguo esercito lorenese non restava altro compito che sorvegliare il porto di Livorno e compiere il servizio di guardia a corte e, per il resto, reprimere il banditismo e tutelare l'ordine pubblico.

Se per la maggior parte delle vecchie fortezze, da tempo ormai inutilizzate a scopi militari, il governo provvide alla demolizione o alienazione (è il caso di Montecarlo e Cortona) o alla riduzione in pubblico passeggio (come Siena e Pisa, nel tardo Settecento, e Livorno e Grosseto, nel primo Ottocento), sorte migliore non spettò al più fitto sistema delle « torri di guardia », poste a distanze regolari su tutta la fronte marittima del granducato. Queste fortificazioni vennero, in buona parte, anche se gradualmente, abbandonate e sostituite da un reticolo di strutture

di controllo fiscale — le dogane, alcune delle quali fortificate, in corrispondenza dei principali punti di approdo costieri, come Forte dei Marmi, Bocca d'Arno, Marina di Bibbona e di Castagneto, Puntone-Portiglioni, Le Marze e San Rocco nel tombolo di Grosseto, Macchiatonda in quello di Burano ecc. — che, se non ebbero riflessi negativi sulle correnti commerciali « legali », a lungo andare ebbero il merito di costituire i poli intorno ai quali si realizzarono processi di aggregazione insediativi.

Tra le realizzazioni più eclatanti della politica urbanistica lorenese, sono senz'altro da ricordare gli ampliamenti di Livorno e la costruzione ex novo dei bagni e di una vera e propria cittadina termale a Montecatini in Valdinievole (tra il 1775 e il 1784), dopo che dal 1744 in avanti si era già realizzata la ristrutturazione delle locali infrastrutture e delle fabbriche termali di Bagni San Giuliano, come supporto di un processo di formazione urbana.

Al riguardo, occorre rilevare un fenomeno che a prima vista può apparire sorprendente, considerando la « rivoluzione demografica » in atto dalla seconda metà del Settecento in poi, comportante il raddoppio della popolazione del granducato tra gli anni trenta del XVIII secolo e il 1860: lo scarso rinnovamento architettonico e, più ancora, il modesto ampliamento urbanistico registrato in tutta l'età lorenese a Firenze, nelle altre città e nei centri di piccola e media taglia. Il fatto è che nella Toscana lorenese non si verificò un vero e proprio processo di urbanizzazione (eccezion fatta per Livorno) e pertanto l'incremento della popolazione venne quasi interamente assorbito dalle aree rurali. La Toscana si distingueva, infatti, per una rimarchevole dispersione abitativa, dato che nelle case sparse e nei minuscoli ed elementari aggregati edilizi (i « casali ») nel 1861 risiedeva rispettivamente il 48,09% e l'8,39% degli abitanti, contro il 17,77% delle « città » e il 25,75% dei centri con meno di 6000 abitanti.

Quanto poi al sostanziale « congelamento », nella forma e nelle dimensioni storiche, registrato dalla maggior parte delle città (anche da quelle interessate da flussi di immigrazione dalle campagne), bisogna evidentemente pensare che « l'universo urbano » non si presentava, in Toscana, alla fine del Settecento e nella prima metà dell'Ottocento, al capitale privato come luogo privilegiato per il trasferimento dell'accumulazione originaria in forme d'investimento edilizio o di operazioni fondiarie speculative.

Il rafforzamento della maglia infrastrutturale accompagnò e facilitò la politica di decentramento ed accelerò la diffusione nelle campagne di nuovi punti di insediamento colonici, soprattutto dove i terreni, o le condizioni ambientali, restituiti disponibili all'uso agricolo dalla bonifica, lo favorirono. Basta pensare alle occasioni create dalle alienazioni delle fattorie granducali dei bacini di Bientina e Fucecchio, della val di Chiana, della Maremma cecinese e grossetana. Certamente, alle arterie aperte ex novo o rese carrozzabili è imputabile lo sviluppo delle attività economiche fatto registrare da centri come Pontremoli, oppure da Pontedera, Empoli, San Miniato ed altri agglomerati del Valdarno inferiore e superiore. Certamente, lungo alcune delle nuove direttrici si localizzarono manifatture e « pluriattività » svolte a domicilio (è noto, al riguardo, l'esempio della via Modenese dell'Abetone, che attrasse opifici siderurgici e cartiere e favorì lo sviluppo dell'artigianato « domestico » in tutti i centri ubicati sul percorso). Ma, in generale, c'è da rilevare che le nuove strade non costituirono, nell'immediato, un motivo vistoso di coagulazione di nuovi agglomerati, né provocarono un travaso appari-

scente di abitanti a scapito di paesi rimasti in posizioni meno servite: l'Aurelia-Emilia sembra l'eccezione più vistosa, dato che lungo il suo percorso si formarono ex novo alcuni centri abitati (Vada, Cecina, Follonica, per ricordare solo i maggiori) che però — a ben guardare — possono essere più propriamente riferibili alla politica di alienazione di vaste fattorie demaniali e ad altri incentivi finalizzati ad un preciso disegno di colonizzazione demografico-insediativa ed agricola delle desolate e spopolate aree costiere della Maremma, dove, tra l'altro, si andavano anche potenziando (è il caso, appunto, di Cecina e Follonica) gli antichi stabilimenti statali di lavorazione del ferro elbano. È comunque vero che, lungo un po' tutte le nuove strade lorenese, si costruirono poste, locande-alberghi e nuove case di abitazione privata, sia spontaneamente, sia in virtù dei « mutui a fondo perduto » concessi dal governo ai costruttori, soprattutto nei comprensori di bonifica. Semmai, a lungo andare, sarà più vistosa l'attrazione esercitata sulle sedi (e sull'economia) dalle nuove strade ferrate, realizzate intorno alla metà del secolo. In altri termini, le città e i nuclei urbani minori costituenti i poli terminali ed intermedi di questa nuova rete di collegamenti sembrano non riuscire a convertire in concreti vantaggi economici le disponibilità potenziali offerte da quella struttura di comunicazioni, ma piuttosto ad usufruire nei termini di un adeguamento generale dei servizi. Come già accennato, è chiaro che questa incapacità propulsiva si spiega ulteriormente con l'assenza, o con la presenza trascurabile, nelle città del granducato (ad esclusione di Livorno), di un ceto borghese imprenditoriale preparato a considerare la città stessa come fonte di profitto e ad attuare l'inversione della tradizionale tendenza a reinvestire i capitali nell'agricoltura.

La bonifica « contingente » dei Medici e la bonifica « integrale » dei Lorena

Il fatto che la pianura costituisca, oggi, il vero « cuore » produttivo, insediativo e demografico della Toscana, nonostante essa rappresenti appena il 10% della superficie regionale, non deve farci dimenticare il carattere peculiare e distintivo di questo ambiente, che è poi l'assetto storicamente precario: infatti, fino a tempi abbastanza recenti i terreni delle piane costiere e dei bacini interni furono in larga parte caratterizzati dal più completo disordine idrologico, dovuto alle continue divagazioni delle acque fluviali e alla diffusa presenza di lagune e stagni, laghi e acquitrini di varia importanza ai quali la debole pendenza del territorio non poteva garantire la necessaria regimazione.

La dislocazione geografica marginale e periferica dei comprensori palustri all'inizio dell'età moderna è una chiara conseguenza dell'origine comunale-cittadina dello stato fiorentino, formatosi intorno a Firenze per aggregazioni successive di territori rurali di matrice feudale o di altre piccole città-stato con i relativi contadi. Non è dunque un caso che le aree da bonificare fossero tutte situate a notevole distanza dal principale polo politico ed economico del granducato, e che queste aree fossero state così trascurate nel corso dei secoli.

Anche in Toscana, le grandi bonifiche si accompagnarono sempre alle fasi espansive del ciclo economico (in particolare della domanda di prodotti agricoli) e alla crescita demografica e politica degli stati: allorché a queste fasi di progresso seguì un ripiegamento e un declino, subito si verificò la rivincita delle pratiche pastorali tipiche dell'allevamento estensivo locale e transumante, con sovraccarico delle

aree a pascolo, degradazione della vegetazione forestale e ripresa del disordine idraulico su vasta scala. Insomma, ad ogni avanzata delle pecore (conseguente ad una fase di spopolamento e di abbandono dei villaggi), nella storia d'Italia e del mondo mediterraneo, si contrae la coltivazione e la bonifica e si dilata la malaria; e, viceversa, ad ogni espansione della domanda alimentare, dovuta all'incremento demografico e alle migliorate condizioni di vita, si ritirano i pascoli e si cerca di acquisire nuovi spazi coltivabili mediante bonifica e dissodamento, oppure di sfruttare quelli esistenti con una più marcata intensificazione culturale. La Toscana, più ancora delle zone padano-venete e degli altri comprensori pianeggianti italiani, rappresenta il campo in cui le bonifiche sono oggetto precipuo di intervento politico: l'impegno finanziario pubblico fu allora assai rilevante e i successi (particolarmente nell'età lorenese) furono ragguardevoli, seppure di diversa portata e durata da comprensorio a comprensorio. In proposito, basterà ricordare che le aree umide « risanate » e recuperate all'agricoltura nell'età moderna e contemporanea assommano ad almeno 160.000 ettari. Del resto, le grandi opere di bonificazione non potevano certo esaurirsi negli sforzi di una sola generazione, perché le bonifiche — a differenza di molti processi di trasformazione che costituiscono la stoffa del processo storico — hanno un ritmo di svolgimento del tutto particolare, che è quello particolarmente lento, arduo, mai irreversibile, di modificazione dei dati della natura, spesso da realizzarsi (come nel caso della colmata), coi suoi stessi mezzi. La loro vicenda travalica generalmente quella dei governi che, di volta in volta, vi si cimentano.

Tra la metà del Cinquecento e i primi decenni del Settecento (per tutto il periodo mediceo), viene attuata in Toscana una bonifica che si potrebbe definire estemporanea, perché dettata da motivazioni più che altro contingenti e non da un organico piano operativo: del resto, il disordine cronico della rete fluviale e il crescente dissesto idrogeologico dei terreni impongono di mettere mano a continui, costosi lavori di arginatura e di sistemazione dei corsi d'acqua. Contemporaneamente, sotto la spinta dell'incremento demografico, che allarga la domanda di derrate alimentari e quindi fa salire i prezzi dei prodotti cerealicoli, si cerca qua e là, soprattutto nei beni privati dei Medici, di sottrarre alle acque appezzamenti di terra: ma questi interventi non presuppongono quasi mai l'intenzione di liberare definitivamente gli interi comprensori umidi dal flagello della malaria. In larga misura, si tratta di operazioni eseguite per l'interesse privato del sovrano (che era il primo produttore e mercante cerealicolo del paese), tutt'al più in funzione delle pressanti esigenze annonarie cittadine. I Medici, comunque, trascurarono sempre le aree più periferiche del granducato, in quanto troppo lontane per essere potenziali mercati di consumo delle manifatture della capitale e delle altre città: nel migliore dei casi, esse furono considerate come possibili « aree granaio » per Firenze e il suo contado, e « aree di pascolo » per le fameliche greggi transumanti della montagna appenninica. Fra l'altro, la loro bonifica avrebbe creato grossi problemi nei rapporti diplomatici con gli stati stranieri confinanti, che non potevano certo assistere passivamente ai lavori bonificatori interessanti interi bacini idrografici.

Nel complesso, l'intervento mediceo si indirizzò soprattutto là dove, come in val di Chiana e nelle altre aree occupate da fattorie o peschiere granducali, c'erano interessi personali in gioco. Anzi, spesso, Cosimo I fece ulteriormente aggravare

la situazione idraulica e sanitaria di certe località per poter sfruttare paduli e laghi (di Castiglione, Bientina, Fucecchio, Campiglia) con l'appalto della pesca. Sotto i Medici, insomma, mancò sempre un chiaro ed univoco piano di intervento, perché essi non riuscirono a individuare la vocazione delle varie aree da bonificarsi all'interno del modello di sviluppo toscano. Non fu attuata, in altri termini, una linea politica coerente per la riorganizzazione dello spazio e l'uso del territorio, sicché più d'una volta si mise mano ad operazioni contraddittorie, che si rivelarono alla fine poco utili, quando non addirittura dannose alla già difficile situazione ambientale.

Per di più, quest'opera di risanamento, già di per sé insufficiente e contraddittoria, mostrò — già alla fine del Cinquecento o all'inizio del secolo successivo — vistosi segni di crisi, almeno per quanto concerne le imprese di bonifica idraulica e di colonizzazione agricola privata. Al tracollo delle manifatture e dei traffici cittadini, che un secolo avanti avevano permesso forti investimenti dei ceti borghesi emergenti nelle campagne, si accompagnò un rallentamento dell'impiego di capitali anche nei loro possedimenti fondiari. Se si fa eccezione per le colmate perseguite, con una certa continuità, dai Medici nei loro possedimenti fondiari della val di Chiana e della Valdinièvre, nel Seicento e nella prima metà del Settecento la bonifica venne quasi ovunque trascurata, e non pochi terreni recuperati nel recente passato alle coltivazioni tornarono anzi a impaludarsi e a infettarsi di malaria. Si assisté, in questo periodo, all'ultimo colpo di coda dello sfruttamento a pascolo e dell'allevamento transumante (soprattutto nella Toscana costiera e nord-occidentale), perché la parallela flessione demografica portò alla riduzione delle aree a coltura.

È nella seconda metà del Settecento, con l'inizio della « rivoluzione demografica », che tornò a registrarsi una continua espansione della domanda di derrate alimentari e dei loro prezzi: fenomeno che fece tornare assai conveniente la coltura granaria, stimolando pertanto dissodamenti e bonifiche su larga scala. I Lorena, in base alle nuove dottrine economiche liberistiche e fisiocratiche intervennero direttamente e sempre più spesso nell'esecuzione di imponenti opere di regimazione e di bonifica idraulica: con Pietro Leopoldo si concepì una bonifica *integrale*, volta a combattere le cause profonde dello spopolamento e della desolazione del complesso dei territori periferici. Provvedimenti contro la proprietà assenteista si accompagnarono così alla lotta contro il latifondo e alla riunione del pascolo alla proprietà del suolo, secondo il nuovo concetto borghese della proprietà unica indivisibile. Insomma si delineava il tentativo di affiancare ai provvedimenti tecnici di natura idraulica, grandi interventi infrastrutturali (viabilità) e provvedimenti legislativi tali da liberare la struttura economica da qualsiasi residuo feudale (come, ad esempio, gli arcaici « usi civici » di pascolo, legnatico e semina). In questo contesto, lo stato non fa più una politica particolaristica a favore di un singolo (il principe) o di una categoria sociale (la grande proprietà cittadina), ma una politica nazionale, in quanto si preoccupa di garantire equanimente ad ogni classe eguali condizioni di partenza, per lasciar esprimere liberamente a ciascuno le proprie capacità imprenditoriali.

Infatti, nei primi decenni dell'Ottocento, si fa strada una concezione ancora più estesa della bonifica, come missione civilizzatrice che il sovrano ha il dovere di eseguire per risanare e recuperare la parte « malata » del suo stato, garantire agli abitanti le più elementari condizioni di sopravvivenza e offrire anzi concrete pos-

sibilità di ripopolamento, indispensabile premessa per il recupero della sua funzione di « granaio » per la Toscana tutta. Questa è l'idea che ha Leopoldo II delle grandi colmate maremmane e che spiega gli immensi capitali pubblici investiti in una fase di crisi agraria: si pensa, così, di garantire anche un'occupazione e una fonte di sussistenza ad una schiera assai numerosa di lavoratori, altrimenti costretti alla fame.

Non c'è dubbio che i risultati della politica lorenese (di Pietro Leopoldo e soprattutto di Leopoldo II) debbano essere considerati, oggi, ampiamente positivi. In particolare, gli interventi dell'ultimo granduca consentirono, in tempi relativamente brevi, il pieno recupero del bacino di Bientina e dell'intera Maremma settentrionale, nonché della val di Chiana (dove la bonifica era già ad uno stadio più avanzato). Né si può dimenticare che, per ciò che concerne la Maremma grossetana (almeno fino all'Uccellina) e anche le pianure pisane e la Valdinievole, furono le opere realizzate da Leopoldo II che consentirono — dopo il deprecabile e lungo disinteresse iniziale dello stato unitario — la definitiva ultimazione della bonifica, nel periodo infrabellico o nell'ultimo dopoguerra.

Nei primi decenni del regno d'Italia — per quanto i proprietari imprenditori avessero sperato in un nuovo impulso e in una ripresa dell'intervento migliorativo statale (strettamente unito all'ampliamento della rete stradale e ferroviaria), perché si creassero le condizioni più favorevoli per una remunerativa collocazione dei prodotti agricoli nel mercato nazionale — le bonifiche pubbliche non registrarono alcun progresso: semmai, si verificò (soprattutto in Maremma e in Valdinievole) un progressivo peggioramento per l'incuria. Per molti anni i lavori languirono e, nonostante che varie commissioni si alternassero nello studio di progetti, la noncuranza per le opere di canalizzazione eseguite sotto i Lorena (in particolare dei canali colmanti) fu pressoché totale, con conseguenze disastrose per migliaia di ettari già scolati o colmati con tanta fatica, e per le stesse condizioni igienico-sanitarie dei luoghi, ove si assistette ad una netta recrudescenza della morbidità malarica. Solo con la ripresa degli interventi bonificatori e delle « campagne antimalariche » del primo Novecento (particolarmente intensificati nel ventennio fascista) poté essere ovunque, rapidamente, avviato a soluzione il millenario problema del paludismo.