

Anna Guarducci e Leonardo Rombai

Leopoldo II d'Asburgo Lorena e la Toscana dell'800: il governo del territorio di un “principe geografo”, in A. GUARDUCCI et alii, *Riforme leopoldine e grandi fattorie nello sviluppo della Piana Fiorentina tra '700 e '800, Sesto Fiorentino, Comune di Sesto Fiorentino-Consorzio di Bonifica 3 Medio Valdarno, 2017, pp. 21-32.*

Di temperamento mite e romantico e non alieno da simpatie per una forma di liberalismo moderato, Leopoldo II (granduca di Toscana dal 1824 al 59) non ebbe certamente la statura politica, culturale e intellettuale del nonno Pietro Leopoldo. Egli fu “uomo dal cuore tenero, di temperamento bonario, incline alla clemenza; esitante, anche per il timore di prendere decisioni errate. Un principe, tutto sommato, ancora nella tradizione dell'*ancien régime* [e del dispotismo illuminato]; un cavaliere un po’ antiquato che si trovò a vivere nell’epoca dell’industrializzazione, delle ferrovie, delle navi a vapore” (Pesendorfer, 1987, p. VI). Egli non fu, quindi, un politico dalle lungimiranti vedute, almeno per quanto concerne i sottili e complicati giochi della politica internazionale.

In ogni caso, Pietro Leopoldo venne da lui assunto come modello di vita, di studio e di governo, soprattutto per quanto riguarda la politica del territorio, dove adottò pienamente il metodo geografico di avvicinarsi alla conoscenza dei problemi. Egli ebbe la capacità di unificare territorialmente e di ammodernare economicamente e socialmente il piccolo Stato toscano, soprattutto mediante grandi lavori pubblici quali: le bonifiche nei comprensori umidi di Valdichiana, Bientina e Maremma e l’apertura di strade rotabili e di ferrovie. Inoltre, grazie a provvedimenti e incentivi statali, favorì con continuità lo sviluppo dell’agricoltura, delle manifatture e delle miniere.

Per sviluppare il suo programma di governo, come e forse più del nonno, Leopoldo II promosse la formazione professionale di scienziati, tecnici, ingegneri ed architetti inquadrati nella burocrazia tecnica statale, come Vittorio Fossombroni, Gaetano Giorgini, Alessandro Manetti e Antonio Salvagnoli Marchetti.

Metodico e sistematico, egli riservò un ruolo davvero centrale alla cartografia del terreno e a quella tematica e speciale, che considerava uno strumento geopolitico basilare, funzionale alla conoscenza approfondita del territorio toscano nel suo insieme e per singoli comprensori e alla messa a punto di progetti territoriali da parte del suo governo.

Già agli inizi del 1824, egli chiese al padre Ferdinando proprio le *Relazioni* che Pietro Leopoldo aveva compilato e lasciato, partendo per Vienna (ove era subentrato al fratello Giuseppe alla guida dell’Impero nel 1790), perché servissero da guida per il successore; e nello stesso anno, appena diventato granduca, cominciò a viaggiare per conoscere personalmente la Toscana e per studiare, anche all’estero, realtà e tematiche che potevano risultare utili per il suo Stato (nel settore minerario, industriale, ecc.).

Le sue escursioni o *gite* – che venivano preliminarmente preparate con la raccolta sistematica e l’analisi dei documenti disponibili su aree e luoghi – rappresentarono vere e proprie spedizioni di studio basate sull’osservazione diretta del territorio e sulla raccolta delle testimonianze, al fine di mettere a fuoco criticità e potenzialità ambientali e socio-economiche. Da questi viaggi derivarono poi memorie, diari, cartografie, vedute e disegni tecnici: una mole incredibile di documentazione (oggi conservata nell’Archivio di Stato di Firenze, nell’Archivio Nazionale di Praga e nella Biblioteca Nazionale di Firenze) che consente di ricostruire le vicende della Toscana in quei decenni.

Alla luce degli studi, si può affermare che, in generale, i riflessi del riformismo lorenese arrivarono a ridisegnare il volto della Toscana moderna. Tali realizzazioni sono ancora oggi in gran parte leggibili proprio nel paesaggio, con speciale riguardo per la bonifica idraulica, la regimazione fluviale, la viabilità (con i ponti, le poste-osterie e le dogane) e la rete ferroviaria, senza dimenticare le miniere e

gli opifici industriali (soprattutto quelli siderurgici e metallurgici), gli acquedotti e gli insediamenti colonici e urbani.

Al centro del progetto riformatore e della pianificazione a grande scala di Leopoldo II c'era prima di tutto la bonifica idraulica, che non fu mai una semplice operazione tecnica, ma costituì uno strumento per politiche economiche e strategie spaziali più ampie, tanto che si è parlato di 'bonifica integrale' (come sarebbe stata poi ufficialmente denominata quella realizzata dal regime fascista).

Affinché la bonifica avesse successo, si dovettero superare innumerevoli difficoltà, non solo di ordine tecnico-scientifico ed economico (per le forti spese soprattutto), ma anche per l'opposizione di intere popolazioni (o almeno di certe categorie sociali) che tradizionalmente vivevano ai margini dell'economia naturale tipica delle aree paludose.

La 'guerra' alle acque stagnanti e al paludismo e, più in generale, all'arretratezza delle aree depresse caratterizzate da un'economia cerealicolo-pastorale estensiva aveva assunto ritmi incalzanti a cominciare dalla seconda metà del XVIII secolo, quando la grande crescita demografica aveva imposto il reperimento di nuove terre coltivabili in grado di produrre quantitativi di derrate sufficienti a soddisfare l'aumentata domanda alimentare.

Da sottolineare che per tutto il XIX secolo, si registrò in Toscana una forte crescita demografica, tanto che la popolazione passò da poco più di un milione della metà del XVIII secolo a circa 1,9 milioni del 1859-60 (che saliranno a 2,7 milioni all'inizio del XX secolo). In termini di valori assoluti, la Toscana nel 1740 contava circa 1.045.000 abitanti; nel 1780 passarono a 1.140.000, nel 1800 a 1.270.000, nel 1820 a 1.330.000, nel 1840 a 1.704.000, nel 1860 a 1.900.000 e nel 1880 a 2.124.000.

Soprattutto nella prima metà del XIX secolo la bonifica finì per divenire una sorta di missione civilizzatrice che Leopoldo II sentì il dovere di realizzare con una 'guerra nazionale' contro le acque e la malaria e gli altri elementi negativi della natura che per secoli avevano impedito alla Maremma e agli altri territori impaludati del litorale e dell'interno di raggiungere una condizione ambientale, civile ed economica di pari dignità con il resto del paese.

In pratica, si mirò sempre al riscatto non solo idraulico e sanitario ma anche economico-sociale, demografico e ambientale dei comprensori di bonifica; in Valdichiana, nei bacini di Bientina-Lucca e di Fucecchio-Valdinievole, nella Versilia e nella pianura pisana a nord e a sud dell'Arno, nelle Maremme di Pisa e Grosseto, a Pian del Lago e negli altri bacini minori del Senese fu messa in atto una politica organica di provvedimenti (in campo giuridico, socio-economico, demografico, sanitario) che prevedeva una molteplicità di obiettivi strategici. Per esempio, per la Valdinievole, si puntò anche sullo sviluppo della nuova cittadina termale di Montecatini e sul potenziamento delle comunicazioni stradali e idroviarie locali, per collegare agevolmente Livorno e il Valdarno di Pisa alla Padania mediante le nuove transappenniniche Pistoia-Modena per l'Abetone e Pistoia-Bologna per la Porretta; per la Valdichiana, il potenziamento dell'agricoltura si collegava alla diffusione di nuovi e razionali modelli di edilizia rurale; per la Maremma Grossetana, ci si impegnò per sviluppare l'industria mineraria e siderurgica, viste come fulcro integrato per il 'risorgimento' di quella derelitta piaga del latifondo.

Con l'unità d'Italia, il dirigismo statale venne rapidamente a mancare e le grandi bonifiche – soprattutto nella Maremma – ristagnarono e furono di fatto interrotte, addirittura con perdita di parte dei risultati di recupero agrario e risanamento ambientale conseguiti a prezzo di duri sforzi; tant'è vero che in non poche aree le acque stagnanti tornarono ad occupare terreni già prosciugati e fatti oggetto dei primi interventi di messa a valore agricola.

La Toscana ottocentesca prima e dopo il 1861 era, e continuò ad essere, un paese agricolo. Durante il granducato di Leopoldo II si verificò l'ulteriore rafforzamento del sistema di fattoria, e la mezzadria espresse l'ultima fase di crescita sia qualitativa – grazie al potenziamento di colture di mercato come il tabacco, la barbabietola da zucchero, la vite, l'olivo, la paglia, il giaggiolo e le foraggere in funzione dell'allevamento – e sia quantitativa. L'appoderamento si diffuse infatti, con gradualità, non solo nella Toscana mezzadrile già fittamente coltivata ma anche nella Maremma del latifondo e nella montagna

appenninica, sempre più in crisi produttiva e demografica, anche per il progressivo venire meno delle tradizionali risorse naturali (specialmente pasteure e boschi): risorse che per tanti secoli avevano alimentato le migrazioni stagionali in Maremma di pastori, lavoratori forestali e braccianti generici.

Pur nell'ambito di un'organizzazione pre-capitalistica come quella agricolo-mezzadile della Toscana, si manifestò nei tempi lorenesi un processo di modernizzazione e di razionalizzazione degli assetti produttivi, grazie soprattutto alla creazione e al potenziamento della maglia delle fattorie, un processo per altro in atto già dai tempi rinascimentali e moderni. E ciò, sotto la spinta di un mercato in rapida espansione, dove l'agricoltura era sempre più interessata all'introduzione di pratiche, di strumenti e persino di macchinari innovativi funzionali al perseguimento di incrementi produttivi. Da sottolineare in questo processo il ruolo dell'Accademia dei Georgofili, delle riviste di Giovan Pietro Vieusseux e dell'azione illuminata di imprenditori-agronomi di elevata cultura come Cosimo Ridolfi, Raffaello Lambruschini, Bettino Ricasoli, Guglielmo De Cambray Digny, Piero e Francesco Guicciardini, Ferdinando Bartolommei, Luigi Serristori, Lapo De' Ricci, Vittorio Degli Albizzi, ecc.

Un altro settore di intervento fu quello delle vie di comunicazione. Già a partire da Pietro Leopoldo, i Lorena non limitarono la loro attenzione alle vie regie (di competenza governativa), ma all'intero sistema, che venne gradualmente adeguato ai bisogni del traffico rotabile, con l'obiettivo di allestire una rete efficiente di vie carrozzabili – in grado non solo di soddisfare le necessità interne ma di collegarsi con le altre realtà regionali e con i paesi esteri confinanti – con effetti positivi per lo sviluppo economico e civile dei territori interessati.

Tra le principali realizzazioni dell'intero periodo lorenese – dopo la prima via transappenninica, la Bolognese della Futa, aperta già dalla Reggenza (1749-52) – spiccano altre transappenniniche: la via Modenese per l'Abetone (1766-79), la Forlivese del Muraglione (1782-87 e 1832-36), la Faentina (anni '30 e '40 del XIX secolo), la via della Bocca Trabaria da Arezzo alle Marche per Sansepolcro (1808-14 e 1828-39) e la via della Cisa (1828-59), con miglioramenti parziali che, nell'età della Restaurazione e del Risorgimento, interessarono anche la vecchia Bolognese del Giogo di Scarperia e la Porrettana (1842-47).

Anche importanti strade interne furono radicalmente migliorate nel percorso, con varianti, con l'allargamento e il rifacimento del fondo stradale (con la tecnica della massicciata e inghiaiatura 'all'inglese') e con la realizzazione di numerosi ponti, fontane e complessi postali-alberghieri. E' il caso – nel XIX secolo – della Emilia-Aurelia tra Pisa e Civitavecchia, della Casentino-Arezzo, della Arezzo-Siena e della Arezzo-Chiusi, della Pontassieve-Incisa, della Torre Nuova-Piombino, della Follonica-Colle Val d'Elsa e della Follonica-Siena, della Follonica-Grosseto per Castiglione della Pescaia, delle varie vie colleganti il Monte Amiata con la Romana, la Senese-Grossetana e l'Aurelia, la Cecina-Volterra e i bracci per Bibbona e Massa Marittima, la Capannoli-Volterra, la Pesciatina per Mammiano, la Chiantigiana, ecc.

Nel 1860-61, quando molti cantieri erano ancora aperti, la Toscana disponeva di un fittissimo reticolto viario: oltre 12.380 km di strade nazionali, provinciali e comunali carrozzabili, pari all'11,4% del totale italiano, una delle reti stradali più importanti d'Italia.

Se il potenziamento della maglia stradale poté essere realizzato interamente dall'erario pubblico, la costruzione di una efficiente rete ferroviaria avvenne invece (tra gli anni '40 e '60 del XIX secolo) in un'ottica prettamente liberistica, vale a dire interamente da parte del capitale privato, per quanto sotto il controllo attento del corpo governativo degli ingegneri di acque e strade diretto da Alessandro Manetti. Questa tutela da parte della burocrazia tecnica granducale garantì che anche il sistema ferroviario fosse funzionale, nella sua articolazione spaziale, alle reali esigenze dell'economia toscana, e in grado di mettere in comunicazione i principali luoghi dello stato.

Nel 1859, al passaggio al Governo Provvisorio, le strade ferrate avevano infatti già assunto una consistenza raggardevole, forse superiore al peso economico della Toscana, estendendosi per 257 chilometri. Erano: la Leopolda Firenze-Pisa-Livorno (aperta nel 1844-48), la Pisa-Lucca-Pistoia-Prato-

Firenze (denominata Maria Antonia, aperta tra il 1844 e il 1857 salvo la galleria di Serravalle ultimata nel 1859) e la Centrale Toscana Empoli-Siena (aperta nel 1848) che proprio nel 1859 fu prolungata fino a Sinalunga-Torrita (per Asciano e Rapolano), con destinazione Chiusi, ove perverrà nel 1862. Altre linee in costruzione erano la Ferdinanda Aretina Firenze-Arezzo nel tratto fino a Pontassieve (aperto nel 1862, con la linea ultimata nel 1866); la transappenninica Porrettana Pistoia-Bologna (aperta nel 1864); e finalmente la tirrenica settentrionale Pisa-Viareggio-Sarzana-Spezia, progettata nel 1856 e costruita tra il 1861 e il 1863-64. Invece, la tirrenica meridionale o Ferdinanda Maremmana Livorno-Grosseto-Chiarone, in concessione già nel 1845, non venne mai iniziata e fu il Governo Provvisorio e poi il nuovo Regno a costruirla, a tappe forzate, tra il 1860 e il 1864 nel territorio regionale, con la breve diramazione Cecina-Saline di Volterra e con la Montepescali-Siena.

All'atto della proclamazione del Regno, la rete stradale toscana – come quella piemontese, lombarda ed emiliana – era relativamente ben sviluppata e costruita, come del resto la rete ferroviaria, per quanto le ferrovie toscane non fossero raccordate né con il Nord né con le altre regioni dell'Italia centrale già appartenenti allo Stato Pontificio. In sostanza, salvo poche aggiunte successive, la rete stradale “aperta al carreggio” della Toscana aveva già assunto la fisionomia che ancora oggi si riconosce nella conformazione delle comunicazioni della regione.

Alla lunga, le nuove comunicazioni arrivarono a ribaltare tradizionali e consolidati rapporti tra pianura e collina, tra costa e interno; si crearono così nuove gerarchie territoriali, tanto che anche numerosi piccoli insediamenti rurali e non poche stazioncine isolate pian piano divennero posti di raccolta e di smistamento di uomini e merci, luoghi di fiere e di mercato, centri di servizio, sedi di una primordiale propulsione industriale e di irradiazione di nuovi collegamenti viari, oltre che primo nucleo di nuovi agglomerati e polo di immigrazione.

Le linee ferroviarie, soprattutto, con le loro stazioni, realizzate fuori dei centri murati, ebbero, in molte realtà locali, un ruolo ‘esplosivo’ nella determinazione dei processi e delle diretrici di espansione degli agglomerati.

Più ancora delle bonifiche idrauliche – che comunque ebbero risultati rivitalizzanti in alcune pianure interne e costiere – fu la ‘rivoluzione’ stradale e ferroviaria avviata dai Lorena e completata nei decenni successivi all’unità nazionale, soprattutto nella Toscana centro-settentrionale, con gli effetti indotti sul commercio, a rappresentare un rilevante fattore di sviluppo economico. E ciò non solo per le campagne e per l’agricoltura, ma anche per molte città e centri minori che seppero irrobustire le loro tradizionali strutture di commercio, di produzione artigianale e piccolo-industriale. E’ il caso, ad esempio, nel Valdarno di Sopra e di Sotto, di Montevarchi, Figline, Pontassieve, Empoli, Santa Croce, Pontedera, ecc.; nel Casentino, di Stia e Pratovecchio (che si dotarono di numerose manifatture, specialmente lanifici); nella Valtiberina, di Sansepolcro; nella Valdinievole, di Pescia (ricca di cartiere e manifatture seriche); nella Val d’Elsa, di Poggibonsi e, soprattutto, di Colle (con le tradizionali lavorazioni della carta e delle fibre tessili, ma anche del vetro e del ferro).

Riguardo al settore secondario, nonostante la presenza e anzi l’attivismo di banchieri, finanzieri e speculatori di grande peso (basti ricordare l’oligarchia livornese dei Bastogi e Fenzi, con i fiorentini Peruzzi, Ridolfi, Ricasoli, Cambray Digny, Ginori, ecc.), che acquisirono posizioni di primo piano sulla scena politica toscana e poi italiana, i cambiamenti furono assai lenti e di scarsa entità.

Come afferma Giorgio Mori (1986), nella Toscana dei tempi tardo-granducali e dei primi decenni unitari, l’industria crebbe in modo stentato ed episodico, avvalendosi di un’attrezzatura tecnologicamente povera e, tranne pochi casi, riuscì a sopravvivere grazie al durissimo sfruttamento della mano d’opera, sia nell’opificio o più spesso a domicilio e legata ancora saldamente alla campagna.

Con l’eccezione di poche manifatture ‘all’inglese’ (con impianti del settore siderurgico-metallurgico concentrati in vari piccoli insediamenti della Montagna Pistoiese e della Toscana tirrenica, o in quello cartario, spazialmente più diffuso ma con poli soprattutto a Pescia e Colle di Val d’Elsa), continuavano

a dominare le tradizionali lavorazioni delle fibre tessili per panni, cappelli e altri generi di abbigliamento (specialmente a base di lana e seta) e della paglia (con molte altre lavorazioni nei settori del vetro, della ceramica e delle terraglie, della concia del cuoio e delle pelli). Si trattava, di fatto, di industrie in larghissima misura legate alla risorsa acqua, che si esprimevano sul territorio in modo puntiforme e per lo più ‘invisibile’, diffuse come erano nelle campagne, soprattutto della valle dell’Arno e specialmente nell’area fiorentina e nel Valdarno di Sotto, dove occupavano una rilevante quota di lavoro a domicilio (particolarmente femminile) di agricoltori e borghigiani; oppure si esplicavano in forma artigianale in piccoli laboratori, comunque sempre in osmosi con il sistema mezzadriile.

Tra le eccezioni più significative, vanno comunque segnalati il “fenomeno Prato” nell’industria tessile e altri piccoli nuclei manifatturieri nei settori cartario, meccanico, della ceramica e del vetro, oltre che nell’industria estrattiva che si andava localizzando nei bacini minerari delle Colline Metallifere, essenzialmente piritifero (dove nel primo dopoguerra si formerà la grande impresa Montecatini) e dell’Amiata, esclusivamente mercurifero.

Per quanto riguarda la maglia amministrativa comunale e provinciale, dopo la grande riforma comunale degli anni ’70 e ’80 del XVIII secolo che aveva fortemente ridotto – mediante innumerevoli accorpamenti – il numero delle amministrazioni locali toscane, l’età di Leopoldo II produsse ben poche varianti: qualche eliminazione di unità di piccola taglia territoriale e scarsamente popolate o mancanti di risorse, con conseguente accorpamento alle comunità contermini; oppure, qualche nuova istituzione, nel quadro dei nuovi compartimenti provinciali che costituirono la base dell’ordinamento contemporaneo.

Riferimenti bibliografici

- BARSANTI D. e ROMBAI L., *La “guerra delle acque” in Toscana. Storia delle bonifiche dai Medici alla Riforma Agraria*, Firenze, Medicea, 1986.
- BECATTINI G., *Lo sviluppo economico della Toscana*, IRPET (Firenze, Le Monnier), 1975.
- BIAGIOLI G., *L’agricoltura e la popolazione in Toscana all’inizio dell’Ottocento*, Pisa, Pacini, 1975.
- CIUFFOLETTI e L. ROMBAI (a cura di), *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, Firenze, Olschki, 1989, pp. 549-559.
- DE RUGGIERO A., *Leopoldo II granduca di Toscana. I viaggi, i documenti e la bonifica in Maremma*, Firenze, Aska, 2016.
- GUARDUCCI A. e ROMBAI L., *Le mappe degli Asburgo Lorena di Toscana nell’Archivio Nazionale di Praga, “Trame nello Spazio. 5”*, Firenze, All’Insegna del Giglio, 2015, pp. 73-100.
- MAGGI S., *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX). Una storia della modernizzazione italiana*, Bologna, Il Mulino, 2001.
- MORI G. (a cura di), *Storia d’Italia. Le regioni dall’Unità a oggi, La Toscana*, Torino, Einaudi, 1986.
- PAZZAGLI C., *La terra delle città. Le campagne toscane dell’Ottocento*, Firenze, Ponte alle Grazie, 1992.
- PESENDORFER F. (a cura di), *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, Firenze, Sansoni, 1987.
- ROMBAI L., *Orientamenti e realizzazioni della politica territoriale lorenese in Toscana. Un tentativo di sintesi*, “Rivista di Storia dell’Agricoltura”, XXVII (1987), pp. 105-147.
- ROMBAI L., *La “politica delle acque” in Toscana. Un profilo storico*, “Rivista Geografica Italiana”, 99 (1992), pp. 613-650.
- ROMBAI L., *Poderi e fattorie*, in LUSINI S. (a cura di), *L’uomo e la terra. Campagne e paesaggi toscani* (Firenze, 1995), Regione Toscana (Firenze, Italia Grafiche), 1996, pp. 69-176.