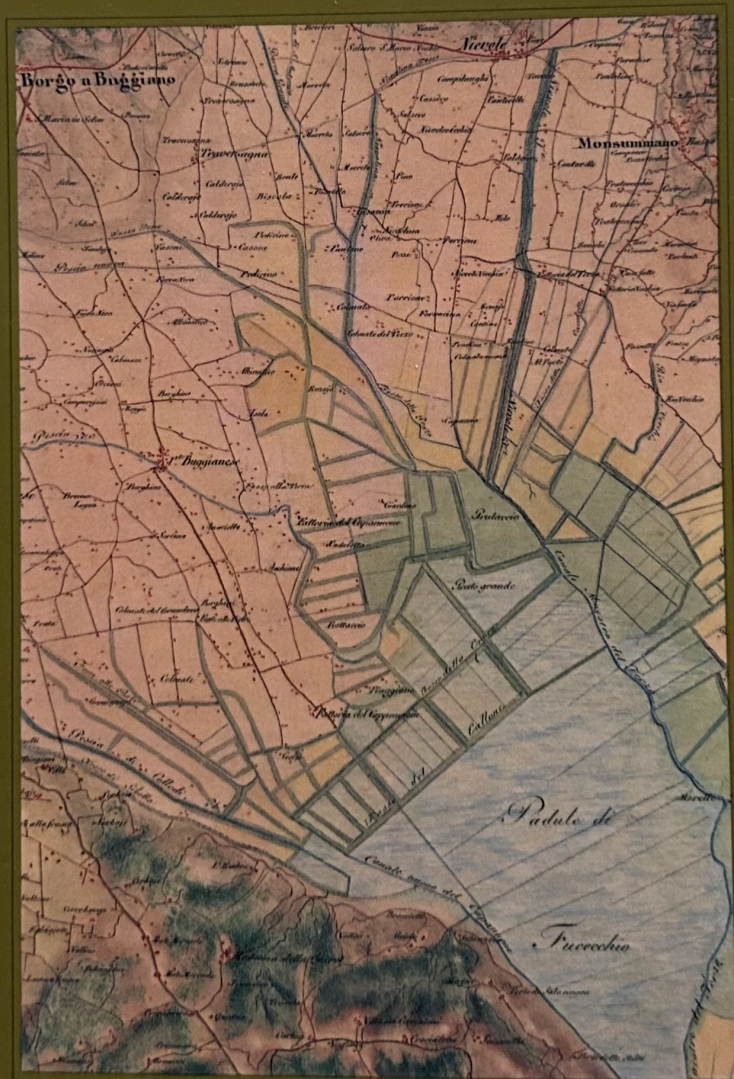


MONSUMMANO E LA VALDINIEVOLE NEI SECOLI XVIII-XIX: AGRICOLTURA, TERME, COMUNITÀ



COMUNE di MONSUMMANO TERME

PACINI EDITORE

Comune di Monsummano Terme - Regione Toscana

MONSUMMANO E LA VALDINIEVOLE NEI SECOLI XVIII-XIX: AGRICOLTURA, TERME, COMUNITÀ

A cura di

Giuseppina Carla Romby, Leonardo Rombai

Testi di

**Sandra Baldacci, Anna Guarducci, Leonardo Rombai,
Giuseppina Carla Romby, Marco Sorelli, Carlo Vivoli**

© Comune di Monsummano Terme

Segreteria: Emanuela Vigilanti

Con il patrocinio dell'Amministrazione Provinciale di Pistoia, del Dipartimento di Storia dell'Architettura e Restauro delle Strutture Architettoniche dell'Istituto Interfacoltà di Geografia dell'Università di Firenze e dell'Azienda di Promozione Turistica Montecatini-Valdinievole.

Foto: Nicolò Orsi Battaglini, Firenze.

La pubblicazione dei documenti è stata autorizzata dagli Enti di appartenenza.

In copertina: dettaglio della *Carta Topografica del Compartimento Lucchese*, 1859 c.

INDICE

<i>Giuliano Calvetti</i> Presentazione	p. 7
La costruzione della Valdinievole "felix"	
<i>Leonardo Rombai</i> La costruzione della Valdinievole "felix". Uno sguardo d'insieme	p. 11
<i>Sandra Baldacci</i> La sistemazione idraulica in Valdinievole da Pietro Leopoldo all'Unità d'Italia	p. 37
<i>Sandra Baldacci</i> Mondo rurale e paesaggio agrario intorno al Padule di Fucecchio alla fine del XVIII secolo	p. 61
<i>Anna Guarducci</i> La valorizzazione agricola della pianura dal tardo Settecento all'Unità d'Italia	p. 75
<i>Anna Guarducci</i> Lo sviluppo del termalismo: dalla fondazione dei Bagni di Montecatini alla scoperta della grotta Giusti e all'avvio delle bagnature a Monsummano	p. 101
Insedimenti, popolazione, comunità	
<i>Marco Sorelli</i> Demografia, popolamento e attività professionali a Monsummano Terme e in Valdinievole tra la metà del Settecento e l'Unità d'Italia	p. 121
<i>Carlo Vivoli</i> I catasti geometrico-particellari Sette-Ottocenteschi e il territorio di Monsummano	p. 163
<i>Giuseppina Carla Romby</i> Monsummano da "terra" a Comunità. La costruzione della forma urbana	p. 191
Atlante	p. 215
Bibliografia	p. 249

La costruzione della Valdinievole "felix"

•

LA COSTRUZIONE DELLA VALDINIEVOLE "FELIX". UNO SGUARDO D'INSIEME

Leonardo Rombai

L'assetto territoriale della Valdinievole nella fase che precede immediatamente le riforme pietroleopoldine esprime la chiara dicotomia esistente tra alta e bassa valle. La parte alta era costituita principalmente dalla bassa montagna e dalla collina dove si collocava un fitto reticolo di "castelli" e villaggi esplicanti funzioni "di servizio" o attitudini rurali di antica origine, in genere descritti come parzialmente "diroccati" o "rovinati", e comunque in sempre più accentuato spopolamento (è il caso di Vellano, Sorana, Stignano, Uzzano, Colle, Cozzile, Buggiano, Massa, Montecatini, Montevetturini, Monsummano Alto, ecc.), anche se ad essi continuavano a far "capo i governi locali e le principali funzioni della vita civile". In ogni caso, la parte collinare della valle e così l'alta pianura pesciatina erano "gramite di castelli e case, e coltivate coll'ultima esattezza" (Targioni Tozzetti, V, 1773, p. 202), e contraddistinte ovunque da "laboriose coltivazioni", tanto che nella parte alta del bacino i boschi erano ben poco estesi, la legna e il carbone insufficienti al consumo e i fiumi (per i "troppo estesi diveltamenti" nella parte montana per estendervi l'agricoltura e per limitare le aree boschive, "i fiumi portano sempre più abbondanti e più grosse materie, riempiono i loro letti e sboccando nella pianura con rapidità rompono più facilmente gli argini e le sponde che sono di semplice terra composti, allagano la campagna...") arrecavano, con il grande carico di depositi alluvionali da essi trasportato, un vistoso disordine idrografico nelle sottostanti aree della pianura. Insomma, l'alto Pesciatino non presentava aspetti propriamente montani, proprio per la ridotta presenza dei boschi e dei pascoli (e quindi dell'allevamento) rispetto alle coltivazioni (sia seminativi che piante come la vite, l'olivo e il gelso).

Al centro della "Valdinievole felix", cioè della parte più popolata e densamente coltivata, spicca l'unica città, Pescia, che conserva, della fase dello splendore quattro-cinquecentesco, "un apparato produttivo tutto sommato ancora solido (16 mulini, 15 frantoi, 3 cartiere, 3 gualchiere, 6 tinte, 2 valichi da seta, 6 fornaci da terrecotte e 'un piccolo edificio di panni lani') ma ha soltanto 7063 abitanti". "Più in basso, nella pianura asciutta, si sono invece formati insediamenti più recenti, ben più cospicui e fiorenti di quelli collinari: Borgo a Buggiano (1074 abitanti), Ponte Buggianese (2731), Pieve a Nievole (1776), Chiesina Uzzanese (1534)", oltre a Monsummano Basso. "È dunque in atto da tempo un mutamento profondo degli equilibri demografici, ed una dislocazione degli assi economici della valle", che nel complesso contava allora 31.000 abitanti (ripartiti tra 5821 famiglie di cui 3539 di "contadini").



1

1-2 La grande carta tardo-settecentesca del territorio compreso fra il Pistoiese, l'Arno e il mare, con la localizzazione delle dogane, per quanto non geometrica, bene evidenzia la centralità geografica della Valdinevole nel quadro del sistema delle comunicazioni terrestri e idrovie tra il porto di Livorno, la valle dell'Arno e la Padania. Il particolare relativo alla Valdinevole dimostra anche che la figura, pur nel suo schematicismo rappresentativo, riesce a cogliere con efficacia l'assetto tradizionale, dato agli insediamenti accentrati specialmente collinari, dal "vuoto umano" che interessa parte della piana, dalla grande estensione del lago-padule sulle cui sponde compare la rete dei porti (ASF, *Piante delle R. Rendite*, n. 50).

Vale la pena di sottolineare come alla metà del secolo si fosse ormai convinti "che le aree collinari della valle avevano raggiunto il limite del loro sviluppo, e che il futuro era nella pianura": ma "in Valdinevole – come in altre numerose aree – la conquista della pianura, pur iniziata in tempi assai lontani, a metà '700 era ancora precaria e incompleta" (Fasano Guarini, 1985, pp. 16-18), nonostante che nei borghi di piano fossero ormai attivati i mercati e le fiere



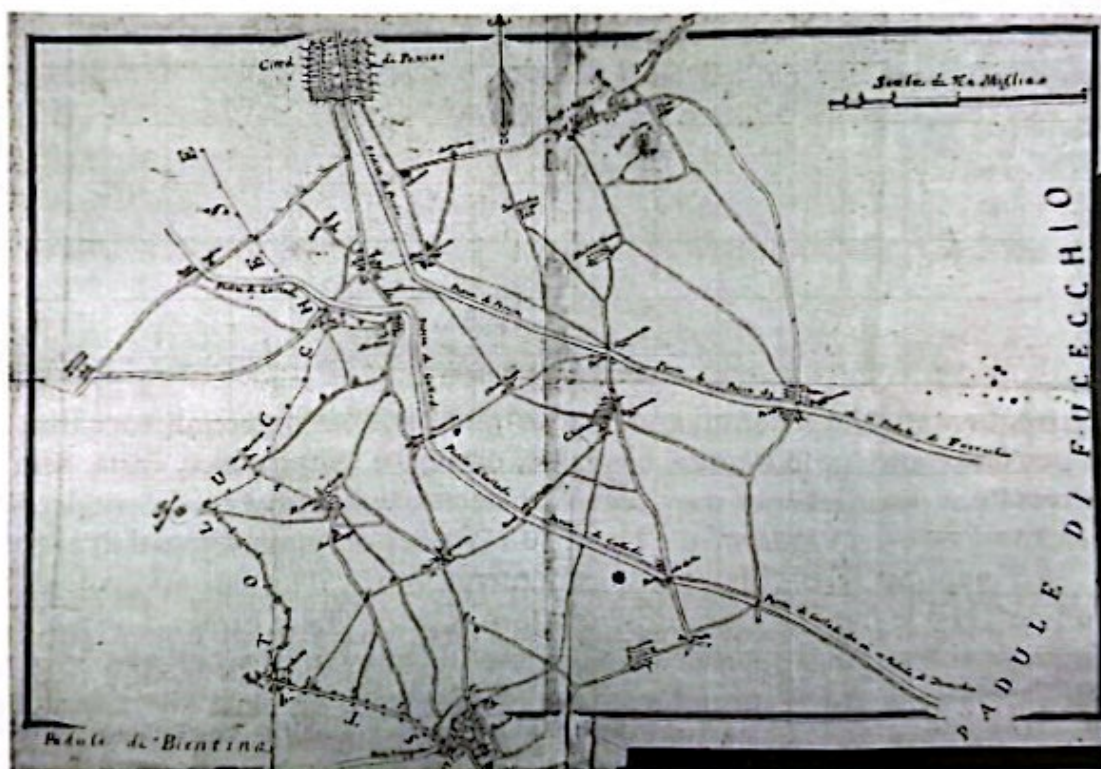
2

più frequentati. Qui si definivano lucrose transazioni commerciali, soprattutto per olio, vino, polli e uova, bestiame, ortaggi e frutta, pesce, carta, seta, terrecotte, e un rilevante movimento di merci si stabiliva in direzione di Livorno-Pisa e del Valdarno di Sotto da una parte e di Pistoia-Prato dall'altra.

La pianura che declinava insensibilmente verso "il torbido specchio del padule", con le fattorie granducali e le loro colmate che si protendevano fin dentro le sue acque, appariva ancora come "il paese afflitto dall'epidemia"; questo era soggetto continuamente ad inondazioni, "cosperso di marazzi e stagnamenti" secondari che impedivano le semine e distruggevano le coltivazioni (ivi, p. 19), povero di insediamenti (per lo più punteggiato da misere capanne), incardinato su un'economia seminativa e pastorale del tutto estensiva ove l'agricoltura cedeva il passo all'allevamento, oltre che alla pesca, alla caccia e alla raccolta di erbe e giunchi, attività praticate in regime di monopolio dal demanio statale. Tra il 1756 e il 1761, la popolazione della bassa Valdinievole era diminuita addirittura di 2170 unità, in seguito all'emigrazione e all'elevata mortalità che caratterizzò quegli anni di perturbazione epidemica. "Emerge dunque dalle memorie di metà secolo l'immagine di una

pianura ricca e al tempo stesso miserabile; densamente abitata e decimata da epidemie ricorrenti, coltivata intensivamente e paludosa; minacciata e alimentata dal padule, ancora strettamente complementare alla peculiare economia agricolo-pastorale che la caratterizza. Una pianura oggetto da lungo tempo di grande interesse per la sua centralità, ma mai integralmente bonificata; ed ora in condizioni di grave deterioramento". Insomma, una "terra di grandi contrasti, di grandi ricchezze e di grandi miserie" (ivi, pp. 23 e 27), così come apparirà ancora nel 1772 agli occhi del granduca Pietro Leopoldo, allorché percorrerà per la prima volta la Valdinievole (II, 1970, pp. 242-248; Rombai, 1993, pp. 28-29).

Al di là della palmare inadeguatezza ai tempi moderni della legislazione e delle stesse strutture economiche e sociali, una strozzatura tra le più vistose era data dalle disastrose condizioni in cui versava la viabilità, solo in minima



3

3 Anche questa carta del secondo Settecento, relativa alla Valdinievole occidentale fino alla frontiera lucchese, "fotografa", nelle sue componenti fondamentali, la rete dei corsi d'acqua, delle strade e dei centri abitati (tra cui nuovi borghi di bonifica, come Chiesina Uzzanese, Ponte Buggianese e Marginone, oltre che i mulini, le osterie e le dogane) sui quali si innerva la pianura declinante verso il padule, intorno al quale scompare qualsiasi segno dell'organizzazione umana dello spazio: ciò che sta chiaramente a significare l'ampio margine di intervento che ancora si offriva alla bonifica pietroleopoldina (ivi, n. 44).

parte carrozzabile e ovunque assai difficoltosa a percorrersi d'inverno per la pianura, dove per lunghi tratti le vie si allagavano e molti corsi d'acqua dovevano essere inoltre attraversati a guado per l'assenza dei ponti. Anche le principali arterie, come la via Lucchese, la via "di Monsummano" o Francesca e la via "delle Cerbaie" (antica Francigena), in Valdinièvre, "si praticavano" solo d'estate: assai sentita era la mancanza di più strade transappenniniche "capaci e comode" che da Pistoia e da Pescia mettersero rapidamente in comunicazione il Pistoiense con la Padania. Particolarmente lamentata era l'assenza di una via carrozzabile nel Pesciatino, attraverso la quale fosse possibile agevolare l'esportazione di manufatti e di derrate della Valdinièvre, specialmente dell'olio (che non trovava un gran mercato a Livorno e a Firenze) "nella Lombardia e nello Stato di Modena". Non migliore era la condizione delle idrovie, attraverso le quali passava comunque una quantità non trascurabile (ma sempre assai inferiore rispetto al passato) di mercanzie: dall'Arno si imboccava il canale della Serezza e il padule di Bientina con la Fossa Navareccia fino al porto di Allipascio, ma il grosso del traffico privilegiava il canale d'Usciana e i canali interni del padule di Fucecchio, fino ai vari piccoli scali situati sulle sue sponde (Azzari e Rombai, 1982, pp. 68-70).

I provvedimenti presi dal Lorena, a partire da Pietro Leopoldo negli anni '70 - di regola per gradi e attraverso esperienze successive, ma sempre entro una visione globale e organica della realtà, per quanto complessa essa fosse - avevano, anche per la Valdinièvre, come obiettivo di fondo la risoluzione dei principali nodi problematici, come la libertà della proprietà, del commercio, del lavoro, di locomozione e la creazione di un unico mercato territoriale. Così, mentre furono assai limitate le opere pubbliche "di regime" (dettate cioè "da ideali di pura magnificenza"), si estesero e si allargarono in maniera del tutto 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. Se lo Stato, negli ideali del granduca e dei suoi consiglieri, deve tirarsi indietro di fronte all'attività privata nel campo economico, non può sottrarsi al compito di creare le condizioni materiali necessarie al libero sviluppo dell'attività individuale [...] Bonifiche, strade, canali, porti, educazione, cultura agraria, scuole [...] costituiscono la manifestazione di questa missione dello Stato che si estende in larghezza e profondità sotto il secondo lorenesse" (Recati e Rombai, 1990, p. 378).

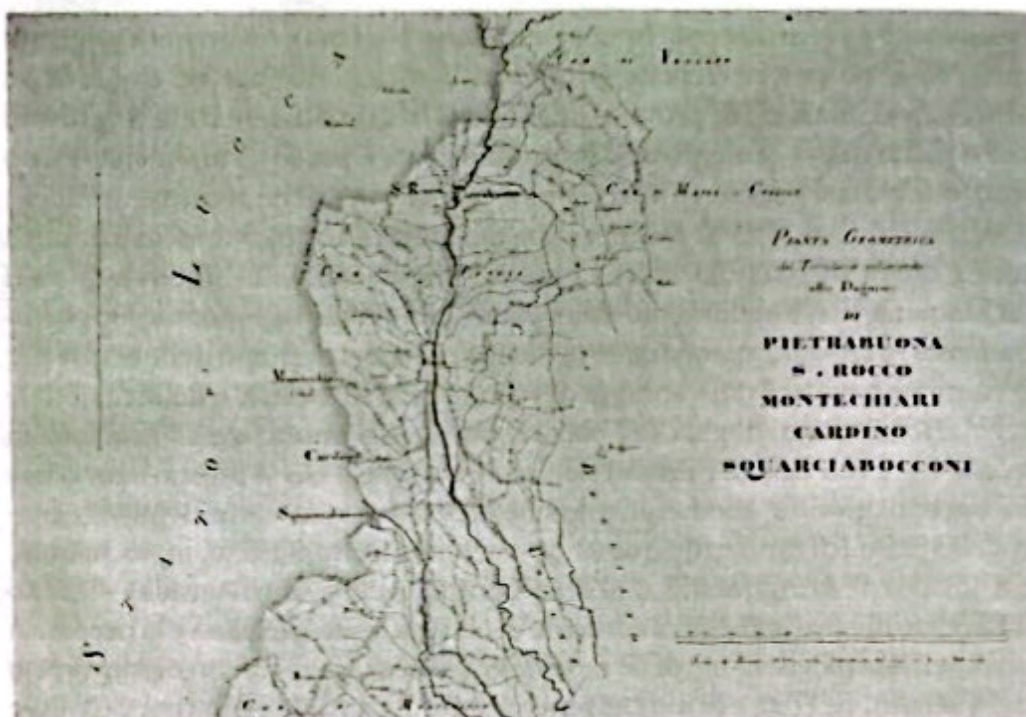
Anche nella Valdinièvre, la riforma amministrativa di Pietro Leopoldo valse ad adeguare, nel 1775, l'assetto geografico-politico di base ai cambiamenti in atto, in particolare valorizzando gli insediamenti in sviluppo ai danni dei "borghi putridi" - così la sede comunale buggianese venne trasfe-



4

4-5 Le due carte relative ai circondari doganali di Altopascio e Pescia (aree di frontiera con Lucca), intorno al 1830, testimoniano, con la "rivoluzione cartografica" prodotta dal catasto geometrico particellare da cui sono derivate, le trasformazioni determinate da mezzo secolo di interventi lorenesi nell'organizzazione territoriale e specialmente nella maglia stradale e insediativa, ovunque assai più fitta, anche intorno al lago di Sibolla e in prossimità del padule di Fucecchio non inquadrato (ASF, *Miscellanea di Pianta*, n. 287/b-c).

rita dalla collina (Buggiano) alla pianura (Borgo), anche per la felice ubicazione del centro di bonifica, all'incrocio di strade diverse tra le quali le rinnovate statali Lucchese e Traversa – e aggregando molti comunelli di scarso peso demografico in più ampie e popolose comunità, come ad esempio avvenne per Buggiano che accorpò il feudo Feroni di Bellavista e con la costituzione della comunità delle Due Terre (Monsummano e Montevettolini), al fine di poter disporre di una base sociale più estesa per la loro gestione. Nel 1785, Borgo a Buggiano attrasse dall'omonimo castello anche la cancelleria e la potesteria (già nel 1782 era stata soppressa la cancelleria di Massa con accorpamento a Buggiano) (ASF, *Camera delle Comunità. Sez. II: Rescritti*, f. 152, c. 52) e l'anno seguente fu sede del Consorzio del Padule di Fucecchio (D. e L. Salvestrini, 1978, p. 65). Nel 1782 anche la cancelleria di Uzzano e Vellano fu soppressa e accorpata a Pescia (ASF, *Camera delle Comunità. Sez. II: Rescritti*, f. 152, c. 52). Contemporaneamente, anche Altopascio sostituì Montecarlo come sede di potesteria, in quanto "luogo più comodo ai comunisti sulla strada



5

regia provinciale, e presso al porto del Padule, e da molte altre vie rotabili” (Repetti, III, 1839, p. 335). Sul piano dell’amministrazione provinciale, gran parte della valle continuò a rimanere (fino al 1838 e alla creazione del Compartimento di Pistoia che venne sciolto nel 1851, con passaggio della Valdinievole nel Compartimento di Lucca) riunita nel vicariato di Pescia: solo le comunità di Serravalle e Lamporecchio dipendevano dal vicariato di Pistoia. Vale la pena di rilevare che tra il 1779 e il 1786 fu avviata – proprio nella Valdinievole centro-orientale, così come nella Montagna Pistoiese – la catastazione geometrica, infine sospesa a causa della violenta reazione espressa dai proprietari terrieri, preoccupati dall’incremento del peso fiscale che sarebbe inevitabilmente scaturito dall’attivazione di questo strumento (D. e L. Salvestrini, 1978, pp. 72-82; Conte, 1985).

La bonifica del padule di Fucecchio e, più in generale, il risanamento igienico-sanitario, il recupero e la valorizzazione sul piano produttivo e demografico della bassa Valdinievole (Rombai, 1985), rappresenta oggettivamente (insieme con gli analoghi interventi realizzati in Valdichiana) il risultato più concreto e duraturo della politica bonificatrice di Pietro Leopoldo. Di sicuro, nonostante i provvedimenti di ordine idraulico e sanitario attuati negli anni ‘40 e ‘50 nella pianura circostante il lago-padule di Fucecchio (sia nella sezione appartenente alla Valdinievole, che in quella più meridionale

delle Cinque Terre disposta lungo l'emissario Usciana), occorre attendere gli anni '70 e '80 perché venisse promossa una organica azione di bonifica, articolata in una serie di provvedimenti tutti finalizzati a creare le condizioni per il pieno dispiegamento dell'impresa privata e per lo sfruttamento pieno e razionale delle risorse. In altri termini, ai provvedimenti tecnico-idraulici – abbattimento nel 1780-82 della pescaia del Ponte a Cappiano, escavazione di tutti i canali di scolo ed esecuzione di "piccole colmate", interventi volti lucidamente al mantenimento della parte centrale del lago-padule, opportunamente ringiovanito, mediante la facilitazione del deflusso delle acque per continuare a godere dei vantaggi del commercio idroviario e della razionale regolazione idrogeologica del bacino, pur senza rinunciare all'acquisto di quelle terre (da fare dai privati nei loro beni) che a ciò si prestavano, come bassure "di gronda" mediante colmate, previa autorizzazione degli ingegneri dello Stato (di fatto tutte queste operazioni determinarono, in pochi anni, un vistoso restringimento dell'area occupata dalla zona umida) – erano affiancate misure legislative contro la concentrazione fondiaria e la proprietà assenteistica (alienazione delle fattorie granducali ordinata con motuproprio del 4 settembre 1780, e di altri terreni contigui al padule), e contro le privative (abrogazione, avvenuta il 4 settembre 1780, del monopolio statale della pesca e caccia, del taglio e raccolta di ogni sorta di specie vegetali palustri, liberalizzazione della navigazione nei canali e dell'approdo nei porti dell'invaso "senza pagamento e aggravio alcuno"), oltre che una politica di incentivi, finalizzata alla costruzione o al restauro delle case coloniche (ordini dell'8 ottobre 1782 e dell'8 luglio 1786), una politica di potenziamento e ristrutturazione delle infrastrutture idroviarie e soprattutto stradali, e infine delle autonomie amministrative locali. Un complesso di provvedimenti tesi a liberare la struttura economica e il territorio da qualsiasi strozzatura dovuta ai vari residui feudali e all'isolamento geografico, in un'ottica che può essere, a buon diritto, modernamente definita di "bonifica integrale". Il fatto che il sovrano approvi la edificazione dei nuovi Bagni di Montecatini già nel 1773-74, praticamente prima di qualsiasi altro provvedimento per la Valdinievole, ha convinto Carlo Cresti che la finalità primaria della bonifica della valle fosse proprio la realizzazione di una cittadina termale, in grado di "decollare" e qualificarsi come centro di soggiorno e incontro sociale e culturale di livello nazionale e internazionale, secondo il modello (caro agli Asburgo-Lorena) delle celebri stazioni mitteleuropee (Karlsbad, Baden, Badgastein, Bad Godesberg, ecc.) (Cresti, 1989, pp. 424-425).

Per quanto concerne la bonifica, è noto che l'opera di riscatto e di sistemazione idraulica dell'intero comprensorio, "sebbene inserita in un ambito progettuale di ampio respiro, fu accompagnata da forti resistenze, contrasti d'indirizzo e non poche contraddizioni che avrebbero pesato nel

futuro. Fra i motivi principali di debolezza vi era il fatto che dopo le prime operazioni di ripulitura e di allargamento dei canali, di abbassamento delle calle del Ponte a Cappiano e di regimazione delle colmate, le opere di annuale manutenzione – di importanza decisiva come la cura dei canali e il taglio, a maggio e settembre, della vegetazione palustre – furono addossate a carico delle Comunità interessate al padule. Nello stesso tempo la privatizzazione dell'ingente patrimonio fondiario che la Corona possedeva nella zona – un'operazione che in linea di massima andò ad incrementare la grande proprietà tradizionale – tolse definitivamente unitarietà di direzione al progredire e al consolidamento dei lavori, come avrebbe riconosciuto alcuni anni più tardi (1795) anche Vittorio Fossombroni. Le liti continue fra le Comunità, i contrasti di competenze e i tentativi generalizzati di sottrarsi alle imposizioni, presenti nel corso dell'operazione, si esasperarono e caratterizzarono nondimeno gli anni successivi. Nel 1796 la definitiva donazione in favore delle Comunità del "chiaro" del padule, che era rimasto di proprietà della Corona, liberò ulteriormente l'iniziativa privata nel momento stesso in cui gli appezzamenti di terreno lacustre vennero ceduti ai "particolari". L'estrema confusione di indirizzi e di interessi con cui vennero governate le vicende del padule, provocarono condizioni di instabilità per l'equilibrio dell'intero bacino, sicuramente un problema irrisolto ancora per tutto il XIX secolo" (Zagli, 1990, pp. 477-478), soprattutto per il settore a valle di Ponte a Cappiano, per le rovinose e frequenti esondazioni dell'Arno.

Per di più, l'editto del 4 settembre 1780 che provvedeva ad abolire lo sfruttamento in privativa e a concedere piena facoltà a chiunque di pescare e di raccogliere la vegetazione palustre – e che a prima vista sanciva il passaggio "dagli usi privati, seppure statali" ad "una specie di uso collettivo" – in realtà finì col determinare "una frattura sensibile, che ridimensionò un mondo ancorato a tradizioni e pratiche plurisecolari", in quanto "la libertà di accesso per il pubblico veniva immediatamente circoscritta e sacrificata alle esigenze della proprietà e dell'individualismo agrario.

La privatizzazione del fondo del padule nel 1796 inferse un colpo decisivo alla sussistenza di questi nuovi usi collettivi; l'operazione andò in porto nonostante che l'inchiesta preliminare avesse registrato fortissime resistenze negli strati più bassi delle popolazioni locali appoggiate dai giusdicenti e dai rispettivi parroci, visto che un notevole numero di famiglie campava esclusivamente dei prodotti della palude per buona parte dell'anno. Le ragioni dei "comunisti" e dei giusdicenti locali vennero autorevolmente confutate dalle argomentazioni di Fossombroni, cui era stato richiesto un parere sui problemi idraulici e sociali del bacino di Fucecchio nel 1795.

L'approfondimento della questione sociale sarebbe in effetti un aspetto interessante per misurare la reale portata dell'intervento iniziato sotto Pietro Leopoldo; stabilire verso quali strati sociali rifluirono vantaggi e svantaggi,

come il poter chiarire l'intreccio di interessi privati e pubblici che ruotavano intorno alle grandi opere pubbliche aldilà degli echii propagandistici, porterebbe un contributo di conoscenze non indifferente per una migliore comprensione dello sviluppo successivo di questa area. Rimane certamente l'impressione di una situazione di estremo disagio sociale, avvertibile in modo particolare verso la fine del XVIII secolo; nel 1801, ad esempio, la popolazione della Valdinievole si oppose con le armi ad ulteriori operazioni di alienazione del fondo palustre a privati, rendendo addirittura necessaria la minaccia dell'esercito".

Adirittura, nel 1790 non pochi pescatori residenti nel Vicariato di Pescia – indice di un allargamento geografico dell'attività – richiedevano la riedificazione delle cateratte del Ponte a Cappiano per rialzare il livello delle acque del padule; la rarefazione del pesce – sostenevano – "... ha reso un grave danno che molte Famiglie si soffrono un' avida fame, e non solo noi Medesimi ma ancora la povera gente che sono in città, perché sono restate prive di questo alimento" (ivi, pp. 479-481).

Oltre che le gronde palustri, le alienazioni investirono pure i patrimoni dello Stato (ben 5 fattorie granducali) e delle comunità che nella Valdinievole avevano una notevole importanza, insieme con i meno cospicui beni degli enti ecclesiastici e pii laicali: per quanto i risultati tangibili di questa mobilitazione fondiaria non siano quantificabili, c'è da credere che siano stati i ceti più attivi e intraprendenti della borghesia pistoiese e campagnola, insieme con tanti piccoli proprietari coltivatori, artigiani e bottegai locali, a trarne i vantaggi più rilevanti. Di sicuro, ragguardevoli furono i miglioramenti paesistico-agrari che scaturirono dalla vasta mobilitazione fondiaria lorenese, come si legge nel saggio di A. Guarducci.

Già con Pietro Leopoldo apparve evidente che la buona manutenzione, il riassetto e l'ampliamento delle strade – giustamente considerate un "veicolo di progresso" economico, sociale e civile – erano condizioni indispensabili per il successo della riforma in senso liberistico del sistema economico toscano, come pure delle bonifiche e dei provvedimenti varati per lo sviluppo dell'agricoltura, delle manifatture e del commercio. La viabilità fu pertanto oggetto di particolari attenzioni. Proprio per la sua posizione geografica, intermedia fra la costa, il bacino fiorentino e la Padania, la Valdinievole venne ad essere beneficiata in materia di infrastrutture, nel tardo Settecento come nel primo Ottocento. Come naturale direttrice di transito è addirittura preferita (almeno fino al generale rifacimento della via Pisana e alla costruzione della ferrovia Livorno-Pisa-Firenze, vale a dire fino alla metà dell'Ottocento) al più breve asse del Valdarno di Sotto. Si spiega così la ristrutturazione e il potenziamento che dai primi anni '70 del XVIII secolo interessarono la rete delle comunicazioni della valle, che venne organicamente collegata (con conseguente convogliamento di notevoli correnti di traffico) con le due direttrici di Pisa-Livorno a sud e di Pistoia-Abetone a nord.

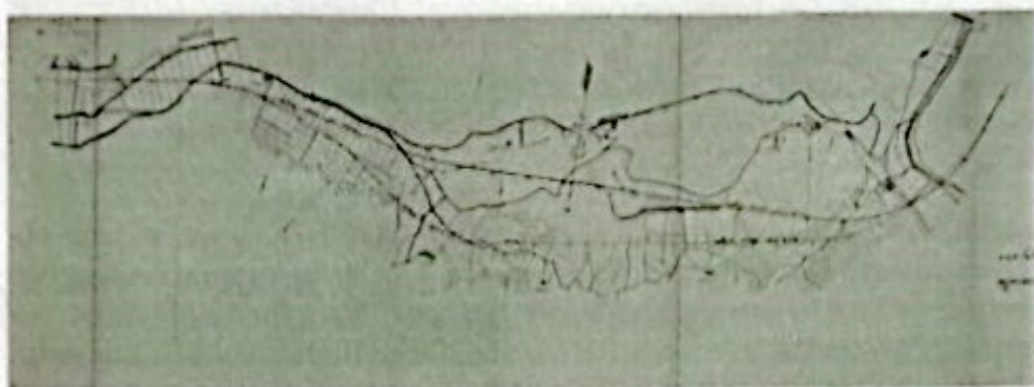
carrozzabili, e il rifacimento delle idrovie colleganti l'Arno, a cui attesero lo stesso matematico Leonardo Ximenes e il suo successore Pietro Ferroni (Lucchese da Pistoia a Pescia, Traversa della Valdinievole da Borgo a Buggiano a Fornacette, Traversa di Altopascio; vie d'acqua navigabili Imperiale e Navareccia di Altopascio, Usciana e canali del Terzo e di Bellavista). Mancò, per completare una vera e propria "circolare" infrastrutturale, la creazione dell'anello della strada Pesciatina che avrebbe dovuto legare direttamente Pescia a Mammiano e quindi alla Modenese: reclamata più volte (fin dagli anni '50 e ancora nel 1788) dagli abitanti della Valdinievole, e financo progettata nel 1783 (su ordine di Ximenes) dal matematico gesuita e aiuto dello scienziato trapanese Francesco Puccinelli, fu giudicata il 10 marzo 1788 dal sovrano troppo "dispendiosa" e "di danno al commercio già stabilito in altra parte" (vale a dire a Pistoia) e di conseguenza fu per altro mezzo secolo accantonata (Azzari e Rombai, 1982, pp. 87-88).

Negli anni '80 furono radicalmente migliorate la via che dalla statale Lucchese-Fiorentina conduceva al porto delle Case e la strada che dal Borgo a Buggiano portava per il ponte sullo Stan di Pescia al Busone (Pietro Leopoldo, II, 1969, p. 551); proprio allo scadere del Settecento toccò all'arteria che rivestiva un ruolo commerciale basilare, vale a dire alla "rotabile del Capannone" che metteva in comunicazione alcuni tra i più importanti scali del padule con Borgo a Buggiano e Pescia (ASF, *Segreteria di Gabinetto*, f. 316, ins. 8, relazione del vicario di Bellavista Ambrogio Vestri, 1797).

Nell'Ottocento, dopo la Restaurazione, anche per l'operato di tecnici preparati come quelli del corpo statale degli ingegneri di Acque e Strade (creato nel 1825 per sostituire i periti comunitativi, nel quadro di una rigida riassunzione di tutto il complesso delle mansioni progettuali ed esecutive da parte dell'amministrazione centrale) – l'ingegnere "di circondario" risiedeva a Pescia – la maglia delle strade comunali "atte alle ruote" registrò un vistoso salto qualitativo e quantitativo. Già il commissario Fantoni, nel 1828, giudica in buone condizioni queste arterie, ma è certo che gli interventi più cospicui e più continui vennero realizzati tra il 1826 e il 1848. Le realizzazioni di maggior spicco – come la via principale Pesciatina o Traversa di Mammiano creata nel 1840-48, che da Pescia per Vellano, Momigno, Prunetta, Piteglio si allacciava al complesso siderurgico di Mammiano Basso, mettendo direttamente in comunicazione la Valdinievole occidentale con la valle della Lima e la Ximeniana (Azzari e Rombai, 1982, pp. 93-100) ⁽¹⁾ – completavano la costruzione di un sistema viario carrozzabile la cui fisionomia era destinata a rimanere immutata sino ai recenti interventi autostradali.

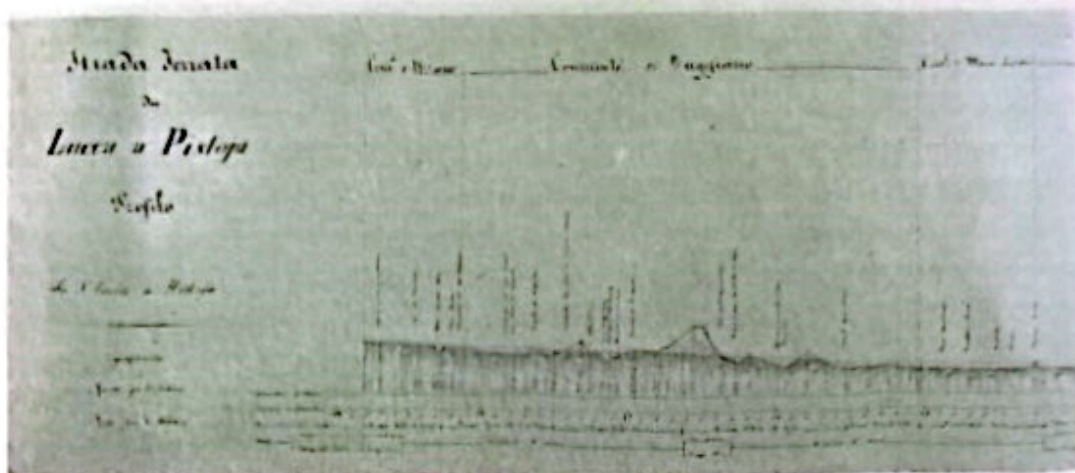
In effetti, nel XIX secolo, lavori importanti di adeguamento del traffico

⁽¹⁾ Anche Leopoldo II non mancò di percorrere subito, negli anni '40, "la nuova strada per Vellano a Pescia" con proseguimento per la Montagna (Pesendorfer, 1987, p. 229).



7-8 Il castello e territorio di Serravalle in due mappe contenenti il progetto della ferrovia Pistoia-Lucca, Enrico Pohlmeier, 1851 (ASF, *Piante Acque e Strade*, n. 1744).

rotabile interessarono la via Francesca o Empolese (dal 1825 promossa al rango di provinciale), tanto che a partire dagli anni '20 si spesero circa 40.000 lire ogni quinquennio per l'allargamento e la sistemazione della massicciata e dei ponti di un'arteria che venne resa allora "comodamente rotabile" e che - scriveva nel 1845 l'ingegner I. Bordoni - era investita da un "notabile aumento di carreggio" da e per la via Pisana (Azzari e Rombai, 1982, pp. 85-87). Per le strade comunali (complessivamente sviluppate per 190 miglia, pari a 314 km), nel quinquennio 1821-25 furono spese 110.305 lire in "nuovi lavori" e 8770 in ordinaria manutenzione, mentre nel quinquennio successivo l'esborso salì rispettivamente a 162.934 e a 15.543 lire: cospicui furono gli interventi ai ponti, alle fognature e ai muri di sostegno o per la costruzione di "rettificazioni" o nuovi tratti per migliorare salite o discese troppo ripide, ma più spesso si trattò di rifacimenti di realtà degradate dalle piene dei numerosi fiumi della valle o "dall'attrito" dell'intenso carreggio. La situazione tese, comunque, a

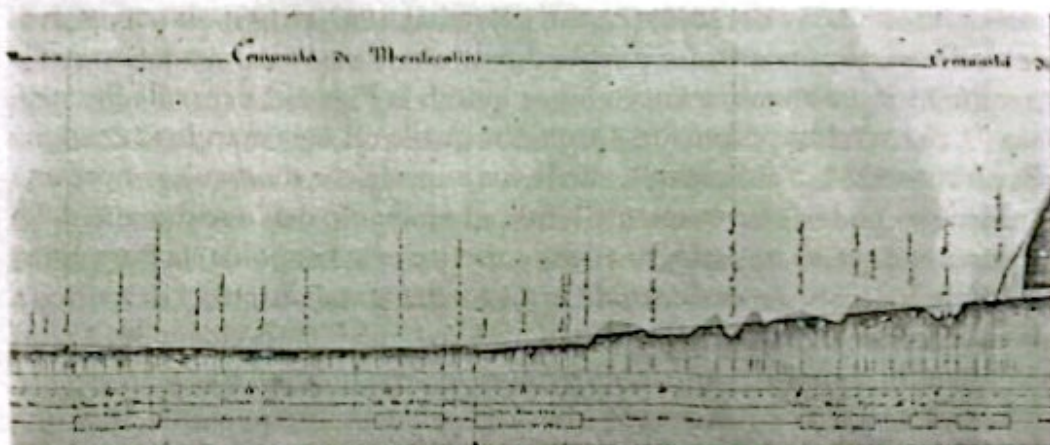


9

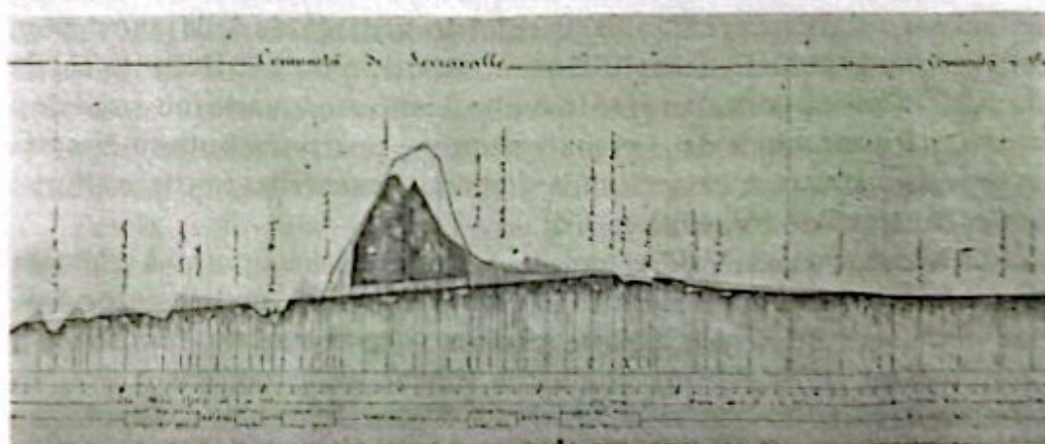
9-11 Profili altimetrici del progetto di tracciato ferroviario nei territori di Buggiano, Montecatini e Serravalle con relativa galleria, Enrico Pohlmeier, 1851 (*ivi*, n. 1772 bis).

migliorare vistosamente, se è vero che nel 1847 la lunghezza delle vie comunali salì a 237,5 miglia (392 km), comportante la spesa annuale di 22.069 lire per ordinaria manutenzione. In ogni caso, nonostante gli sforzi per rendere "praticabili alle ruote" le vie pubbliche (basti ricordare quelle da Montecatini a Marliana per Galliano, la "bella e grandiosa via nuova, che dal ponte ultimo della Nievolina conduce al Porto de' Masoni", la via fra la Lucchese agli Alberghi e Montecarlo per il ponte di Squarciabocconi) (Repetti, I, 1833, p. 218 ss.; IV, 1841, p. 153 ss. e V, 1843, p. 612 ss.), è significativo che, ancora nel 1850, le arterie sicuramente "carreggiabili", pur con i limiti derivanti stagionalmente dalla situazione idraulica, erano lunghe poco più di 136 miglia (225 km); il che significa che quasi la metà della viabilità locale, nonostante il quadro dinamico in atto, non era stata ancora resa "atta alle ruote" (Azzari e Rombai, 1982, pp. 93-100).

In questo contesto di potenziamento delle direttrici di maggiore valenza commerciale (e militare, per quanto riguarda l'asse Livorno-Mantova-Vienna almeno) si collocano sicuramente anche le vicende delle strade ferrate, per quanto queste fossero considerate da Leopoldo II 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 (da qui la decisione di lasciarne la realizzazione alle società finanziarie e industriali private, a cui si doveva beninteso garantire ogni necessaria collaborazione). In ogni caso, la costruzione della "linea subappenninica" Pisa-Lucca (1842-46), della Lucca-Pistoia (1846-57), della Pistoia-Firenze (1845-51), e della ferrovia transappenninica "sociale" Porrettana Pistoia-Bologna (concordata



10



11

con l'Austria nel 1851 per collegare le strade ferrate del Lombardo-Veneto con quelle toscane, attraverso i Ducati e il Bolognese, ma ultimata solo nel 1864), doveva rendere queste direttrici la spina dorsale dell'assetto territoriale della Valdinievole e dell'intero Pistoiese, rappresentando un evidente fattore di polarizzazione e annucleazione demografico-insediativa, commerciale e manifatturiera. Per quanto concerne la Lucca-Firenze, va detto in primo luogo che i ritardi di realizzazione furono notevoli, tanto che solo alla fine del 1848 il treno poté arrivare a Pescia, nel luglio 1853 a Montecatini, nel giugno 1856 a Pieve a Nievole, con completamento definitivo della galleria di Serravalle e apertura dell'intera linea nel giugno 1857 (Azzari e Rombai, 1982, pp. 104-111; Cresti, 1984, pp. 53 e 64).

Purtroppo rimasero solo allo stato di progetti sia il percorso Firenze-Livorno per Prato-Pistoia e la Valdinievole, in alternativa al Valdarno di Sotto

(elaborato nel 1838 e nel 1842) (Azzari e Rombai, 1982, p. 105), sia successivamente il tronco ferroviario che avrebbe dovuto unire trasversalmente Serravalle (tramite Monsummano) a Fucecchio, e quindi la Pistoia-Lucca alla Firenze-Pisa (²), che avrebbe potuto forse impedire quella relativa marginalizzazione che caratterizzò la Valdinievole, con la sua ferrovia che conservò sempre una funzione secondaria e puramente locale, al momento dell'inserimento della Toscana nello stato unitario; fu allora, infatti, che la Leopolda, la Porrettana e la Tirrenica sostituirono le strade come fondamentali direttrici di traffico a lungo percorso sugli assi Livorno-Valdarno-Padania-Italia occidentale (Azzari e Rombai, 1982, p. 74).

Anche per la Valdinievole del secondo Settecento, così come per il più ampio contesto toscano, è appena il caso di chiamare in ballo il problema di fondo dell'organizzazione socio-economica, vale a dire la cronica debolezza della classe borghese, pronta a sfruttare le occasioni offerte dalle innovazioni della politica governativa nei più disparati settori produttivi. Del resto, si è da più parti messo opportunamente in risalto il fatto che la vasta rete stradale e ferroviaria approntata dai Lorena costituisse una infrastruttura rimasta un'espressione avanzata rispetto alla vitalità generale della crescita in atto nel paese (Recati e Rombai, 1990, p. 396).

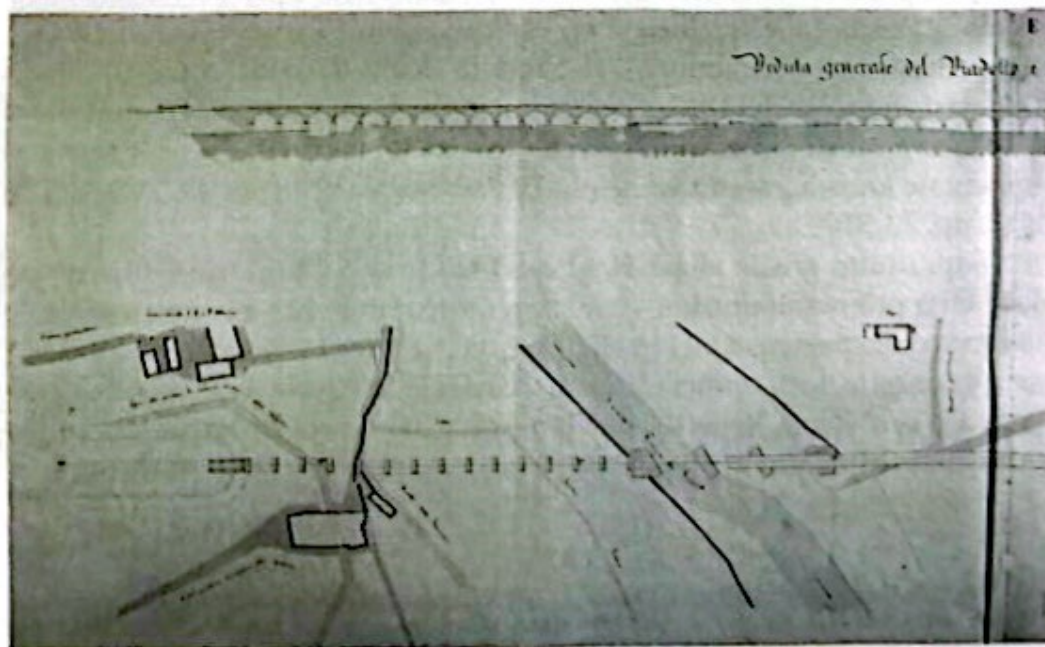
Di sicuro, anche la Valdinievole fra Sette e Ottocento, pur così celebrata per la sua feracità e bellezza, era incardinata su un assetto prettamente rurale e su di un'agricoltura solo in parte modesta volta al mercato. Per dirla con Giorgio Mori (1979 e 1986), l'industria rimane assai fragile e cresce "in maniera stentata ed episodica; si avvale di una attrezzatura tecnologica povera – il vapore come fonte di energia è ancora una reclamatissima

(²) Vale la pena di ricordare che, fin dal 1842, Ridolfo Castinelli aveva proposto invano una ferrovia fra Pistoia, il Valdarno di Sotto (per Monsummano e trasversalmente la Valdinievole, come dimostra la *Pianta* allegata) e Pisa, progetto che non parve del tutto vanificato dalla concessione granducale del 18 dicembre 1844 perché fosse costruita la Lucca-Pistoia; tanto, che l'autore, ancora nel 1844, tenne a ribadire l'utilità di una linea che unisse la Lucca-Pistoia alla Leopolda, a vantaggio del florido commercio e dell'economia delle due "province" della Valdinievole e del Valdarno. Da notare che fu proprio il Castinelli, contro l'opinione di Stephenson, a sostenere la necessità di "forar la gola di Serravalle" con una galleria "lunga poco più d'un miglio toscano" (Castinelli, 1844) e di proseguire verso sud con un andamento più o meno parallelo alla Provinciale Francesca. Anche successivamente, nel 1845, l'ingegner Gaetano Ghelardi ripropose il percorso trasversale fra le Cinque Terre (con partenza fra l'Uscana e il suo Antifosso), il corso della Nievole e Monsummano; contemporaneamente, però, altri progettisti (Lami, Comparini e Palandri) optarono per una linea più occidentale con innesto nella ferrovia Lucca-Pistoia a Borgo a Buggiano. Di sicuro, tutti questi progetti furono attivati dalla decisione di costruire la transappenninica Pistoia-Bologna per Porretta, che avrebbe fatto confluire dalla Padania a Livorno e, viceversa, molte "mercanzie" (ASF, *Segreteria di Gabinetto*, f. 426, ins. 20).

eccezione – e, tolto alcuni casi, riesce a sopravvivere, quando vi riesce, soltanto per il durissimo sfruttamento di una mano d'opera, nell'opificio o a domicilio, assolutamente priva di strumenti pur elementari di difesa e di organizzazione (e legata ancora per mille fili alla campagna)".

In altri termini – come bene aveva colto il granduca nel 1789 e 1790, che denunciava ovunque uno scarso spirito di iniziativa (Pietro Leopoldo, II, 1969, pp. 29-30) – i cambiamenti nel settore secondario furono assai lenti e di modesta utilità, nonostante l'operato, dal tardo Settecento in poi, di alcuni intraprendenti imprenditori pesciatini: Bonci, Ansaldo e, fra tutti, Giorgio Magnani che alla fine del secolo aveva creato dal nulla un impero fatto di "ben 6 grandi cartiere, parte rilevate dai vecchi proprietari e parte da loro stessi costruite, più altre due tenute in affitto"; si arricchì a tal punto da poter acquistare, agli inizi dell'Ottocento, "la quasi totalità dell'immenso patrimonio fondiario di Bellavista", già appartenuto a Francesco Feroni. Oltre alla carta, i Magnani esercitarono la lavorazione della seta, dalla trattura alla torcitura e filatura eseguita nei loro impianti di Pescia, fino al confezionamento del tessuto. Controllavano lo smercio dei loro prodotti grazie ad una grossa società internazionale di esportazione di cui erano titolari, con sedi a Livorno e Lisbona (Cipriani, Ottanelli e Vannacci, 1987, p. 30 ss.).

Pescia rappresenta il centro che maggiormente – certamente più di Pistoia – approfittò della politica economica liberistica e infrastrutturale pietroleopoldina, e che maggiormente si distinse nella creazione di "libere manifatture" già prima dello scadere del XVIII secolo. I contemporanei



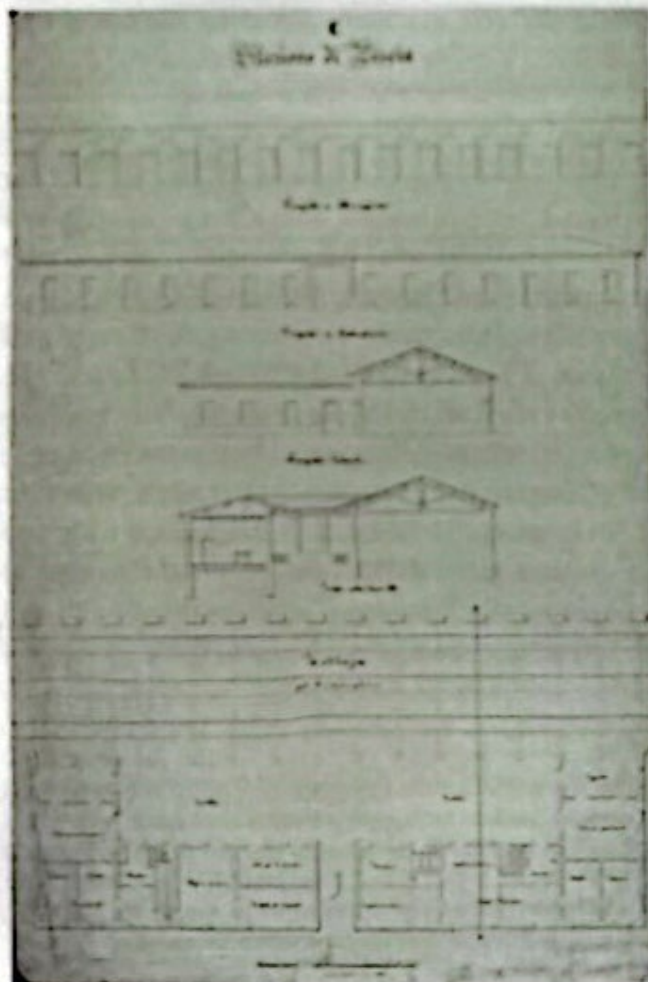
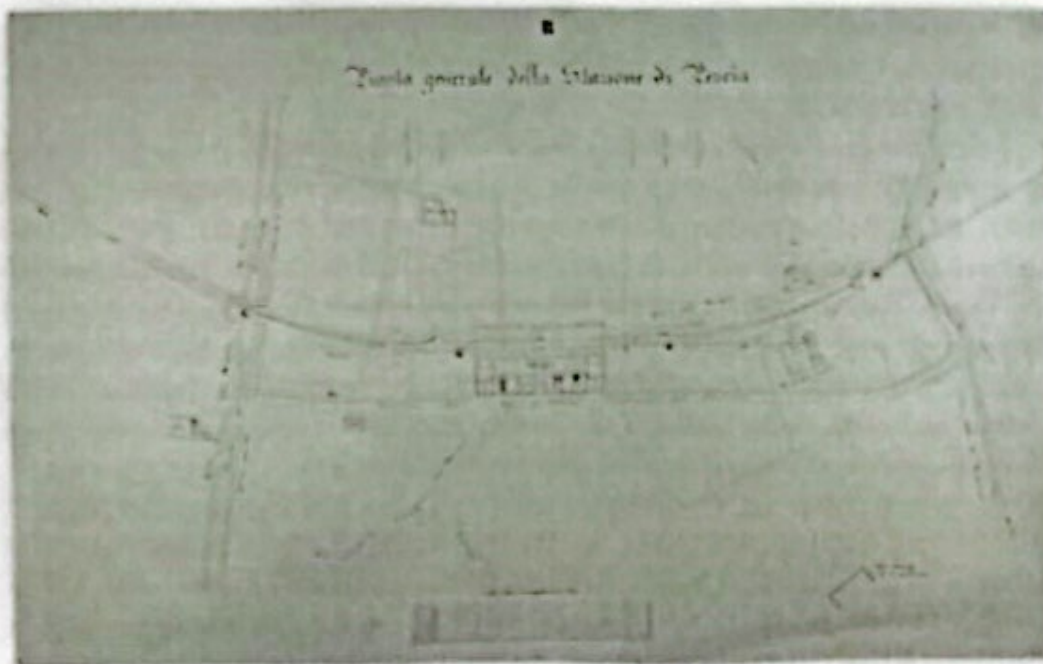
12 Il progetto di viadotto ferroviario sul fiume Pescia, Enrico Pohlmeier, 1851 (*ivi*, n. 1745).

ebbero piena coscienza di questa improvvisa operosità manifatturiera: in pochi anni questa città, descritta (da un osservatore solitamente attento quale Pietro Leopoldo) come "di una ignoranza crassa", che "non si applica a niente", ove "non vi è quasi secondo ceto" (la borghesia), emerge per intraprendenza imprenditoriale, a cui ora si dedicano sia "i cittadini" che "i nobili". Secondo il vicario Mortoni, nel 1796, i proprietari si occupano "vantaggiosamente" dei loro "edifici di carta" e dei loro valichi da seta che formano il maggior commercio della città, contandosene dei primi, compresi quelli situati a piccola distanza fuori delle mura in n° di 20 e 6 dei secondi in continua azione e da questi ne ritraggono un profitto non indifferente. Anche la plebe si presta volentieri ad occuparsi dei suddetti lavori mentre non meno di 2000 paesani vivono in quella e conseguentemente ben pochi sono gli accattoni, scarsi i furti e minori anche di questi le pubbliche inquietudini". Il commercio mostrava una grande crescita, sia per i prodotti agricoli che per quelli industriali diretti a Lucca, Pisa e Livorno. La ragione prima di questo fervore?: "la comodità delle strade, i mercati che settimanalmente e con gran concorso di gente anco estere si fanno in Pescia e nel Borgo a Buggiano, influiscono a render utile al sommo la costoro industria" (ASF, *Segreteria di Gabinetto*, f. 316, ins. 28).

Assai più di qualsiasi altro settore merceologico (cappelli di feltro, concia delle pelli, trattura della seta, filatura e torcitura ai valichi della medesima, costruzione di spade e sciabole, lavorazione della lana, produzione di vetri e fiaschi, ecc.) ⁽¹⁾, fu la carta ad esprimere un grande balzo in avanti e un vero e proprio processo di concentrazione. Dalle due cartiere presenti fin dal XVII secolo a Pescia (alle quali devono essere aggiunti i due impianti primosettecenteschi di Pietrabuona), si passò in pochi decenni, come dimostra l'inchiesta francese del 1813, a ben 21 impianti (di cui 9 ubicati a Pietrabuona e Vellano e uno a Uzzano) con circa 700 addetti; nel 1861, le cartiere erano aumentate ancora, essendovene ora 26 (Sabbatini, 1990, pp. 492-500; anche 1988, pp. 20-50).

Soprattutto grazie alla carta, Pescia nel primo Ottocento è ormai una delle città più manifatturiere del Granducato: la vitalità di questo centro è attestata dalla presenza, nel 1840, di ben 11 cartiere, 14 filande e 6 valichi da seta, 4 concerie, tutti opifici idraulici, portando la Pescia alla omonima città "arena d'oro" (così Repetti), per la facilità dei trasporti anche via acqua (Altopascio e Bientina). In ogni caso, "le attrezzature pesciatine, tutto somma-

⁽¹⁾ L'arte della vetreria, con i fiaschi impagliati, era già presente nel 1768 (Sabbatini, 1990, p. 492), ma è certo che si sviluppò assai alla fine del secolo per soddisfare la forte domanda delle terme di Montecatini (Tomassucci, 1982, p. 26). Negli anni '30 le due vetriere fabbricavano ogni anno 80.000 fiaschi per il solo bagno del Tettuccio (Dal Pane, IL, 1973, p. 100).



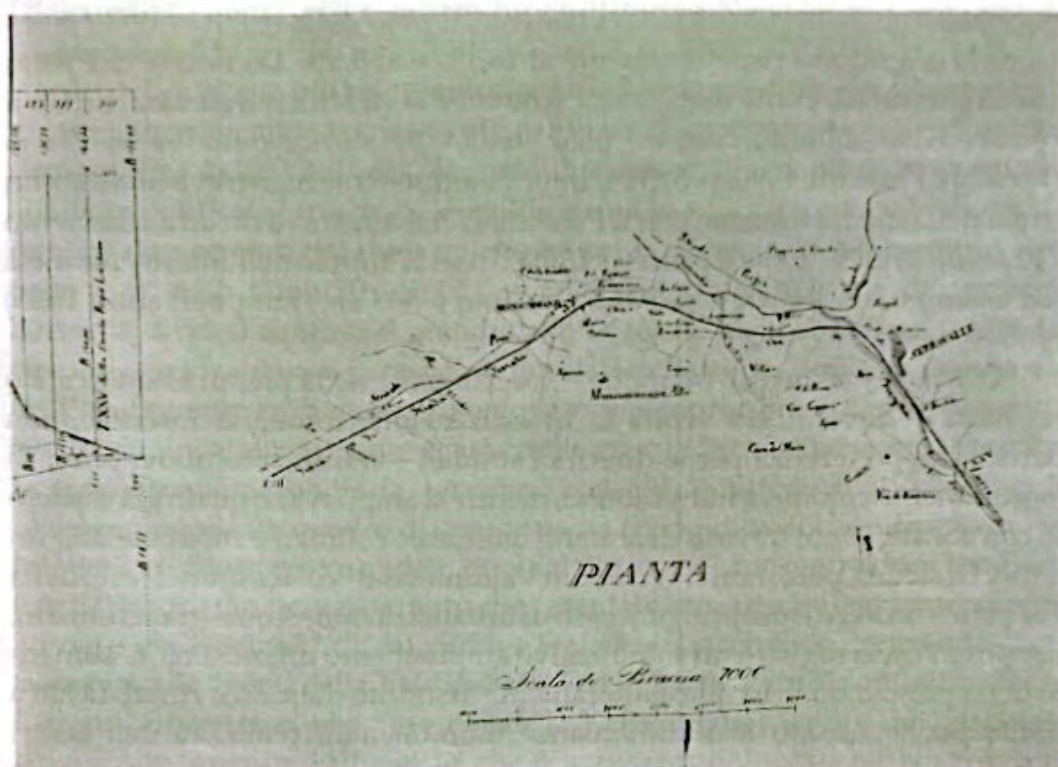
13-14 Il progetto in pianta e prospetto della stazione di Pescia, Enrico Pohlmeier, 1851 (*ibidem*).

to, sono abbastanza antiquate", soprattutto nel ramo serico, tanto che già a metà secolo "mal competono con la lavorazione lombardo veneta" (Salvagnini, 1975, pp. 174-175) (*).

Sempre grazie specialmente alla carta, "l'immagine che Pescia fornisce di sé nei primi anni dell'Unità è quella di una cittadina ricca e operosa, di una città industriale e contemporaneamente di centro agricolo specializzato (orticoltura e floricoltura) e di polo commerciale importante. Al suo mercato del sabato concorrono da tutta la Valdinievole e dalla montagna lucchese; ad esso si aggiunge, nei mesi di giugno e luglio, l'importante mercato dei bozzoli. La struttura industriale è solida e diversificata, come mostrano i risultati della prima inchiesta della Camera di Commercio, che contiene il significativo riconoscimento: Pescia è della nostra provincia la città industriale per eccellenza, e non inferiore, crediamo, a qualsiasi altra più industrie del Regno" (Sabbadini, 1990, p. 500). Ma questa immagine di "città industriale, che emerge negli anni dell'Unità, è destinata ad appannarsi rapidamente. Molte delle manifatture che la *Relazione* del 1863 descrive come fiorenti, o ancora forti, decadono durante gli ultimi decenni dell'Ottocento. Nella generale congiuntura negativa, l'industria cartaria mantiene un peso rilevante nell'economia cittadina, ma la sua forza espansiva si è ormai esaurita" (*ivi*, p. 505).

Del resto, nessun altro centro della Valdinievole riuscì ad imitare – neppure a distanza – la fortunata ascesa manifatturiera di Pescia. Piccole imprese sono documentate, in forma sempre isolata, solo a Borgo a Buggiano (2 tintorie e varie caldaie per la trattura della seta), Montecatini (una tintoria) e Uzzano (alcune caldaie per la seta) (Dal Pane, *Il*, 1973, p. 100): semmai, i borghi della pianura mantennero il loro ruolo originario di mercati di notevole importanza. Ad esempio, il vicario Palazzeschi nel 1821 (ASF, R. *Consulta*, f. 2738, ins. LXV), ricorda i mercati di Pescia (sabato), "ricchissimo di grasce, di commestibili e in alcuni tempi dell'anno di bestiame vaccino"; del Borgo a Buggiano (martedì), "di gran lunga superiore per altro, se non in generi frumentari", senz'altro "in bestiami" e "in bozzoli, ai quali concorrono i trattori della Valdinievole e di altre parti della Toscana". Addirittura, il Borgo era detta la "terra più florida della Provincia" e, decaduta la fiera di Pescia (stata accordata nel 1790), vi si tenevano "alcune buone fiere", compre-

(*) Anche il ramo serico – dopo che il granduca ebbe autorizzato il mercato dei bozzoli al Borgo a Buggiano nel 1753 – registrò un vistoso sviluppo a Pescia (ove furono costruiti due filatoi idraulici negli stessi anni '50), sia nel tardo Settecento che nel primo Ottocento (Contrucci, 1839; Recati e Rombai, 1990, pp. 402-403). Tra l'altro, nel 1830 la filatura Scotti aveva adottato l'uso della trattura "alla piemontese" che si avvaleva di macchine a vapore, con altri perfezionamenti già in uso nell'industria dell'Italia settentrionale (Dal Pane, *Il*, 1973, pp. 216-227).



15 Il progetto di tracciato ferroviario da Serravalle e Monsummano per il Valdarno di Sotto mai realizzato, Rodolfo Castinelli, 1844 ("Giornale Agrario Toscano", XVIII, 1844).

sa quella della vicina Bellavista. In ogni caso, anche la terra di Monsummano era "pur bastantemente animata da spirito di commercio, come lo attestano i buoni mercati settimanali di granaglie ed altro, nonché alcune fiere, che ivi si eseguivano in diversi tempi dell'anno".

Le conseguenze geografiche del riformismo lorenese nell'organizzazione territoriale della Valdinievole si misurano facilmente, in prima battuta, in termini demografici. L'aumento della popolazione fu complessivamente lento nella seconda metà del Settecento – infatti da 30.642 abitanti nel 1745 si passò a 32.997 nel 1784 (sostanzialmente confermati nel 1794, allorché furono censite 32.636 persone) – ma particolarmente rapido nell'Ottocento, dopo gli anni perturbati dalle vicende politico-militari dell'età rivoluzionaria e napoleonica e dalle carestie ed epidemie dell'inizio della Restaurazione. Infatti, nel 1822 si contarono 35.963 abitanti, saliti a 45.447 nel 1832, a 50.452 nel 1842 e a 54.711 nel 1852.

Questa vistosa crescita demografica fu consentita soprattutto dalla colonizzazione della pianura di bonifica. Questa, che nel 1745 comprendeva il 58,3% dell'intera popolazione (alla collina e alla montagna spettavano rispettivamente il 33,3% e l'8,4%), nel 1852 ospitava ormai il 68,4% dell'intero

popolamento della provincia; ovviamente, il peso della collina e della montagna si era ridotto rispettivamente al 26,1% e al 5,5%. Da notare che nello stesso anno 1852, Ponte Buggianese (che ebbe la crescita più elevata) arrivò a contare 6346 abitanti, contro i 6887 della città storica della valle, Pescia (Breschi e Francini, 1990, p. 523). L'intera Valdinievole registrava una densità tripla della media toscana, con il Pesciatino che mostrava un addensamento "straordinario" e "forse il primo in Italia", pari al doppio dell'intera provincia (ad esempio, rispettivamente 185 ab./kmq e 365 ab./kmq nell'anno 1825) (Tomassucci, 1982, p. 26).

Ovviamente, un po' ovunque – specialmente nella pianura bonificata o regimata e dove si era svolta la mobilitazione fondiaria lorenese, con particolare preferenza per le direttrici stradali – si diffusero nuovi punti di insediamento colonici e nuovi abitati, mentre si ampliavano quelli già esistenti, con conseguente travaso di abitanti dalle aree collinari e montane dell'interno. Di sicuro, però, non si verificò in Valdinievole – così come nel resto della Toscana – un vero e proprio processo di urbanizzazione: come già accennato, neppure Pescia registrò un significativo ampliamento urbanistico. L'aumento della popolazione fu quasi interamente assorbito dalle aree rurali. D'altra parte, poche furono le testimonianze monumentali realizzate nei centri abitati, in funzione rappresentativa della dinastia (non si allargano strade urbane, non si aprono nuove piazze né si costruiscono grandi palazzi o grandi cattedrali). Al contrario, "la rappresentatività della gestione politica, a scala urbana, è invece affidata a modelli tipologici 'di servizio' come l'ospedale, il cimitero, la biblioteca, la scuola e ancora meglio se, per sistemare ospedali e scuole, si ricorre al riadattamento di conventi soppressi" (Cresti, 1987, p. 78 ss.), a Pescia e a Borgo a Buggiano^(*). L'avanzata del processo di acculturazione è forse il progresso che più colpisce gli osservatori. Valga, per tutti, quanto scrive il Contrucci nel 1839 (p. 97): "in ogni castello ritrovandosi uno o più maestri di scuola, la maggior parte dei fanciulli impara a leggere".

Nuove chiese o canoniche e nuovi borghi sorsero, nella pianura bonificata, per "l'aumento della popolazione" che "obbligò a fabbricarvi e dotarvi di pianta 4 nuove cure, essendo molto considerabile in specie nella Chiesina Uzzanese, Ponte Buggianese e Spianate" (Pietro Leopoldo, II, 1969, p. 23); tra le nuove parrocchie, vanno annoverate anche S. Lucia a Terrarossa, Cintolese e Traversagna (Della Pina, 1985, p. 37), oltre alla "nuova cura detta del

(*) Nel primo centro, dei tanti conventi soppressi negli anni '80 del XVIII secolo, l'abbazia di S. Michele fu trasformata in "conservatorio, educazione e scuola", il convento di S. Giuseppe in caserma militare, il convento dei Padri Minimi di Bareglia in seminario vescovile. L'edificio che era stato in parte costruito dal vescovo Donato Maria Arcangeli per ospitare il seminario venne invece adibito ad ospedale (Salvagnini, 1975, pp. 167-168; Pietro Leopoldo, II, 1969, pp. 21-22). Nel secondo centro "fu stabilito un conservatorio di educazione e scuole" (Pietro Leopoldo, II, 1969, p. 23).

Giovannini", eretta più a monte lungo il fiume Nievole, in Comunità di Montecatini (*).

In definitiva, la più recente storiografia ha riconosciuto che gli interventi di risanamento con la conseguente valorizzazione economica, produttiva e demografica della Valdinievole, costituiscono senz'altro uno dei punti più alti della politica riformatrice leopoldina, ma lo sviluppo concreto di questa politica non sembra del tutto lineare né privo di ostacoli. Ad esempio, non pare aver dato buoni frutti la decisione, adottata in nome dei principi liberistici a cui si ispirava il granduca di Toscana, di affidare la gestione del circondario idraulico ai proprietari fondiari della zona, riuniti in deputazione; l'inadeguatezza di questa soluzione venne fuori con tutta evidenza entro breve termine e sicuramente alcune delle misure legislative orientate contro la concentrazione fondiaria, tenevano conto di questi risultati negativi. In realtà emergeva un quadro di conflittualità tra politica del bonificamento ed interessi costituiti e consolidati, quelli delle grandi concentrazioni fondiarie e della proprietà assenteista: altro che "mentalità rozza ed atteggiamenti restii ad ogni innovazione" di cui parlava Sismondi, facendone carico alle classi popolari, alle "genti della Valdinievole" ed in particolare ai contadini. Erano i grandi proprietari che "insensibili [...] alla miglior salute dei rispettivi coloni, non [avevano] altre mire, che di scansare qualunque nuova gravezza nel reparto dell'Estimo", e per questo resistevano tenacemente alla prosecuzione dei lavori avviati nella pianura. L'iniziativa del granduca non si arrestò davanti a questi ostacoli e proseguì, forse animata dalla coscienza di una "missione civilizzatrice", forse spinta anche da più realistiche considerazioni circa la portata di tutti gli interventi operati il cui bilancio, in ultima istanza, doveva risultare vantaggioso anche per il granduca stesso e per le sue finanze.

In definitiva, i grandi interventi di bonifica e le grandi opere infrastrutturali realizzati nell'età di Pietro Leopoldo avevano prodotto effetti profondi ma non sempre tra loro concordanti: se avevano favorito lo sviluppo di settori talora importanti dell'industria e del commercio, avevano al tempo stesso provocato, nella società della montagna, una intensificazione di flussi migratori ed un impoverimento delle classi deboli; avevano favorito l'arricchimento di alcuni settori della grande proprietà terriera, mentre avevano tolto agli abitanti delle zone palustri quei "frutti" da cui essi avevano tratto da sempre la propria sussistenza. Anche attraverso queste contraddizioni e questi sacrifici passava la strada delle innovazioni che la Toscana conobbe nell'età dei Lorena (Tognarini, 1990, pp. 22-23).

(*) Questa chiesa compare nella pianta che illustra il progetto di costruzione di un ponte (elaborato nel 1786 dall'ingegner Giovanni Franceschi), su pressante richiesta dei Broccardi Schelmi e di altri proprietari dell'area di fondovalle compresa fra Montecatini, Marliana e Pieve a Nievole (ASF, *Camera delle Comunità. Sez. II: Rescritti*, f. 201, c. 381-402).

A tratteggiare l'avvenuto decollo dell'organizzazione territoriale della Valdinievole e, insieme, a mettere a fuoco i problemi rimasti insoluti poco prima dell'unità d'Italia, si adattano in modo emblematico le considerazioni espresse dall'ultimo granduca di Lorena più delle argomentazioni di qualsiasi altro testimone. Leopoldo II, nel 1832, nel visitare "quella bella ed ubertosa provincia, creazione del nonno, da lui risanata dalle febbri ed ordinata per ciò che era di governo", sottolinea il fatto di essersi limitato a supplire "ad alcune mancanze" e ad introdurre "alcuni miglioramenti" per perfezionare l'opera di Pietro Leopoldo (Pesendorfer, 1987, p. 166). Negli anni '50, poi, lo stesso sovrano non manca di caratterizzare la valle in modo corografico ancorché sintetico, che gli appare "risorta, tornata sana, ricca di grano, la collina coronata di olivi, conosciuta per valore di suo bestiame, ove aggiunto il bido delli avanzi dei suoi paduli si concima i fertili campi suoi". E per non tacere, ancora una volta sui meriti del suo grande avo e modello, non manca di riportare la testimonianza di un contadino di Lamporecchio di ben 102 anni di età, il quale "dicea a me: *Qui ci stava la fame. Pietro Leopoldo suo nonno fece tante cose, la cacciò, e non ci venne più*" (ivi, pp. 65-67).

Al di là di questa posizione celebratoria sugli innegabili meriti di "buon governo" della dinastia e di questa visione oleografica e idilliaca dell'assetto territoriale, vale la pena di ricordare – con le annotazioni facenti riferimento alle calamità contingenti che, a più riprese, funestarono anche la valle (7) – che Leopoldo II nel 1852-53 riconobbe apertamente come la "bonifica integrale" fosse ancora lontana da essere conclusa, non solo nel vicino comprensorio di Bientina, ma anche nella stessa Valdinievole: pure qui, c'era la concreta possibilità di dare "aumento di vasto terreno per coltivazioni alla popolosa" provincia (ivi, pp. 399-400). L'idea venne ripresa nel 1858, allorché il granduca trovò il tempo per un breve soggiorno di riposo ai Bagni di Montecatini, descritti come uno "stabilimento salutare, opera di Pietro Leopoldo" che "si adornava dei comodi alla vita che ora si desiderano". Nell'occasione, Leopoldo II condusse il figlio primogenito Ferdinando, che avrebbe dovuto subentrargli al trono granducale, "per Monsummano e Stabbia sul padule di Fucecchio". Il granduca così continua: "e gli mostrai quest'altra raccolta di acque nel mezzo della ubertosa valle della Nievole. Vide le amene, coltivate e salubri colline che si specchiano nel padule, ed a lui dissi come i granduchi Medici avevano fatto un 'laco nuovo' per mezzo delle calle al ponte a Cappiano, ad

(7) Ad esempio, il granduca ricorda "le violenze per granaglie a Monsummano" del 5 gennaio 1847 (Pesendorfer, 1987, p. 293); i danni apportati dalle piogge nel febbraio 1855 un po' in tutta la valle, ma specialmente lungo il corso della Pescia di Pescia e della Pescia di Collodi (ivi, p. 426); il colera che, nel luglio dello stesso anno 1855, "era entrato" tragicamente pure nella Valdinievole (ivi, p. 442), tanto che "la nuova chiesa di Albinatico non officiata ancora fu destinata a ricovero provvisorio per l'infermi del Ponte Buggianese e della popolazione dell'Anchione" (ivi, p. 451).

animare i mulini ed estendere la pesca, e come Pietro Leopoldo, tolti i mulini, lo avea scolato a beneficio della provincia, e gli dissi come sarebbe il mezzo di risanare il ristagno che vi è tuttora se i due fossi – che or sono ricettacolo di acque torbe e chiare che sono il canale del Terzo e il canale nuovo, e confluiscono presso il ponte a Cappiano nell'emissario comune della Gusciana – si destinassero, dopo convenientemente scavati ed arginati, a fare ufficio di portatori di torbe, ed un solo canale di acque chiare si escavasse; il quale fendesse per lo mezzo il cosiddetto Aione e sottopassasse poi il canale del Terzo per introdursi nell'antifosso della Gusciana; e la Gusciana si munisse di cateratta non al ponte a Cappiano, sibbene alla sua foce in Arno.

Così resterebbe libera la Gusciana dai rinterri d'Arno, conterrebbe molte acque scolanti in lei, si risparmierebbero gravi e continue spese di escavazione, quello è più, è pericolo di frequenti rotte delli argini suoi ed il vasto inondamento di ben coltivato e grasso paese. Nella conca poi non profonda del padule si potrebbe liberamente colmare ed averla presto tutta coltivata, mentre ora i fiumi torbidi sono a carico per loro piene, e quelle della Pescia e della Nievole sono rovinose. A Manetti non dispiaceva questo disegno, un'applicazione dei precetti di nostra arte pratica di governare le acque torbide e chiare, e lo studiava. Dissi al figlio che questo lavoro da lui poteva farsi, fornita Maremma ed altre imprese ora in via di compimento" (*ivi*, pp. 510-511).

Come si può arguire, ormai le ragioni economicistiche (lo sviluppo ulteriore ed anzi il "trionfo" dell'agricoltura che si considerava l'autentico imbasamento dell'economia toscana), intrecciandosi strettamente con quelle ambientali (l'esigenza di addivenire ad una regimazione sicura e "definitiva" della rete idrografica e della pianura densamente abitata e, insieme, al risanamento completo della valle) (*), avevano prodotto la piena affermazione di un orientamento di politica del territorio che assegnava ottimisticamente alla bonifica (al di là delle stesse difficoltà tecniche) il significato taumaturgico di "guerra" alle acque stagnanti e di missione civilizzatrice, con rinuncia a tener presenti quei lungimiranti insegnamenti della scienza idraulica di matrice galileiana che avevano continuato ad orientare gli stessi interventi pietroleopoldini: vale a dire, che le zone umide dovevano essere sì risanate,

(*) Non a caso, il colera del 1855 aveva mietuto di più nelle aree della pianura umida prossime all'acquitrino (Ponte Buggianese e Anchione), la cui popolazione rurale continuava spesso ad abitare "casette di mota coperte di paglia, in gronda al padule" (*ibidem*). Del resto, anche il commissario Fantoni nel 1828 (ASF, R. Consulta, f. 2738, ins. LXXI) e soprattutto il Contrucci nel 1839 (pp. 94-95) ricordano la presenza della malaria nella bassa Valdinievole. Quest'ultimo scrive che "i miasmi emanati dalle esalazioni delle acque e delle materie organiche in stato di putrefazione" assalivano gli abitanti "che stanziano nei luoghi prossimi alla laguna monsummanese e nei bassi ove ristagnano assai tempo le acque specialmente in primavera e in autunno".

ma non completamente trasformate in terreni agrari, al fine di salvaguardare quella serie polivalente di funzioni, di ordine economico (piccola navigazione a fine soprattutto commerciale, pesca e caccia, raccolta di vegetali e pascolo) e di ordine ambientale (casce di espansione, preziosissime per la regimazione della pianura) che avevano storicamente espresso (Barsanti e Rombai, 1986).