

VIE E MEZZI DI COMUNICAZIONE NELLA TOSCANA DEI LORENA



Comune di Fiesole



Stampa da "Direzione pe' viaggiatori in Italia"
BOLOGNA, 1775

Comitato Organizzatore

Vanni Alfani
Franco Baroncelli
Giorgio Cucentrentoli
Enrico Guidotti
Pierguido Landi
Marcello Lotti
Gianni Lusena
Gianfranco Masini
Leonardo Rombai
Antonio Sanesi
Mauro Santoni
Fernando Vannini

Redazione Testi

Vanni Alfani
Giorgio Cucentrentoli
Leonardo Rombai

Allestimento

Vanni Alfani
Franco Baroncelli
Enrico Guidotti
Marcello Lotti

Consulenza Storica di

Vanni Alfani
Leonardo Rombai

Coordinamento Redazionale

Marcello Lotti

con la collaborazione di

Marina Ghizzani
Paola Mettica
Patrizia Bonserini

Composizione e Stampa

Giuliano Tozzi
Roberto Staffi

Grafica

Paolo Della Bella
Mauro Santoni

La mostra è stata realizzata in collaborazione
con la



**BANCA
MERCANTILE
ITALIANA**

Si ringraziano per il cortese prestito delle
opere esposte i sigg.ri

Vanni Alfani
Ildebrando Ambrosi
Franca Bargagli Petrucci
Franco Canepa
Cherubino Cherubini
P.Luigi Ciucci
Pietro Crini
Giorgio Cucentrentoli
Marcello Guelfi
Saverio Imparato
Alberto Riparbelli
Giuseppina Carla Romby
Antonio Sanesi

Si ringrazia inoltre il Ministero delle Poste e
Telecomunicazioni, la Direzione Comparti-
mentale Toscana delle Ferrovie di Stato,
l'Istituto Interfacoltà di Geografia dell'Uni-
versità di Firenze, *Foto Locchi* di Firenze, *A.*
Bolaffi S.p.a.

Un particolare ringraziamento, infine, all'Ar-
ciduca Leopoldo di Asburgo Lorena Toscana,
che ha voluto onorare con la sua presenza la
manifestazione inaugurale della mostra.

**Vie e Mezzi di Comunicazione
nella Toscana dei Lorena**

Fiesole 3 - 23 dicembre 1989

Ottavio Gallego
Presidente del
Lions Club Fiesole

A nome del Lions Club Fiesole, desidero prima di tutto ringraziare il Comune di Fiesole per averci consentito di partecipare a questa iniziativa con la quale contiamo di realizzare un "service" che rientra fra gli scopi della nostra organizzazione.

Infatti è stata nostra premura accertarci che questa Mostra, oltre agli importanti e preziosissimi risvolti storici e culturali, presentasse un interesse pratico anche per il settore scolastico, al quale è rivolta l'attenzione dei Lions.

Per quel che riguarda in particolare il Club di Fiesole, ci è gradita ogni occasione di affiancare le istituzioni pubbliche cittadine in tutte quelle iniziative che possono valorizzare il territorio in cui lavoriamo, sempre attenti che il nostro operato sia conforme al codice dell'etica lionista ed agli scopi del Lionismo, secondo cui i Lions debbono "prendere attivo interesse al bene civico, culturale, sociale e morale della comunità".

Un grazie di cuore, infine, a tutti coloro che stanno collaborando con noi per la migliore riuscita della Mostra e si prodigheranno durante lo svolgimento della medesima affinché siano centrati gli obiettivi che ci siamo proposti.

Non è la prima volta che la Palazzina Mangani apre le sue sale a mostre storiche, in cui l'intento didattico prevale su quello estetico tipico delle mostre d'arte che ne hanno caratterizzato negli anni il ruolo singolare nell'area fiorentina.

D'altro canto, la proposta dei Lions di Fiesole ci è parsa non solo di particolare valore educativo, ma anche carica di suggestione e di quel fascino rievocativo a cui i Toscani, ed i fiesolani in primo luogo, non sono mai rimasti insensibili. E ripercorrere la propria storia è spesso anche uno stimolo formidabile ad affrontare i problemi insoluti dell'oggi, in cui i temi della viabilità e della comunicazione sono all'ordine del giorno degli amministratori locali.

Un ringraziamento sentito, dunque, alla sezione fiesolana dei Lions, ed a quanti - e sono molti - hanno attivamente collaborato alla riuscita dell'iniziativa, insieme all'augurio che questa possa trovare adeguato riscontro presso il pubblico, e in particolare presso l'utenza scolastica cui vuole specificamente rivolgersi.

Strade e comunicazioni nella Toscana lorenese

La recente storiografia ha riconosciuto, con toni pressoché univoci, che l'epoca lorenese (1737-1859) ha rappresentato, per la Toscana, un momento decisivo per il passaggio da uno stato comunale-cittadino, formatosi per aggregazioni successive di conquiste territoriali attorno a Firenze, a uno stato unitario moderno sul piano amministrativo e fiscale caratterizzato da un'unica legislazione vigente ed ormai liberato da ogni residuo e privilegio feudale.

Di sicuro, il volto della Toscana alla fine del governo dei Lorena non era più, in nessun campo, quello "desolante" apparso agli invitati del nuovo granduca Francesco Stefano, i reggenti Craon e Richécourt, a Firenze, e non solo nell'ambito dell'organizzazione amministrativa dello stato, ma ormai in ogni aspetto della vita economica e civile e più in generale dell'organizzazione territoriale.

È facile per chiunque infatti, constatare che è nel territorio che i riflessi del riformismo lorenese risultano ancora oggi evidenti. È infatti agevole rintracciare, pressoché ovunque, i «segni» degli interventi decisi dai Lorena, con particolare riguardo per Pietro Leopoldo e Leopoldo II, nei settori della bonifica idraulica e della regimentazione fluviale, della viabilità (con i ponti, le poste-osterie, dogane) e delle ferrovie, delle miniere e degli opifici industriali, degli acquedotti, degli insediamenti urbani e di quelli colonici. È difficile, se non impossibile, fare un bilancio delle trasformazioni territoriali attivate — non sempre con immediatezza — dall'*aménagement* dei Lorena, ma di sicuro la Toscana del 1859 era ben diversa, quanto ad assetto del territorio, dalla Toscana del 1737: nei primi decenni del Settecento, il Granducato presentava infatti squilibri così vistosi, di natura ambientale (paesistico-agraria, infrastrutturale, ecc.) e sociale — schematizzando assai, si può parlare di vera e propria dicotomia, o addirittura tricotomia fra la popolosa parte centrale (con le sue non poche città e i suoi numerosi centri minori, con il suo armonioso paesaggio a culture miste polarizzato dal fitto reticolo delle case contadine e delle ville-fattorie), che attraeva lo sguardo dei viaggiatori stranieri e che si offriva come modello di organizzazione ai granduchi e alle classi dominanti dello stato, e le altre parti, la «Toscana senza mezzadria», grossolanamente corrispondente alle sezioni periferiche e marginali (quella settentrionale appenninica, e quella sud-occidentale delle Maremme litoranee) — che non sfuggivano

agli osservatori attenti, toscani e stranieri. Non occorre neppure percorrere la miserabile Maremma o inoltrarsi faticosamente (per l'assoluta mancanza di strade rotabili) nel povero Appennino, bastava allontanarsi di poco dalle città più opulente disposte sull'asse Firenze-Livorno, «girando per Volterra, Arezzo, Cortona e Siena», perché il viaggiatore — come scrive Gian Rinaldo Carli — ritrovasse ovunque «crescere la miseria e la povertà».

Anche sul piano territoriale, l'epoca lorenese segna la fase dell'effettivo raggiungimento dell'unità regionale, eccezione fatta per l'attuale provincia di Massa Carrara (antico possesso degli Este di Modena) che entrerà a far parte della Toscana solo con l'unità d'Italia, così come la piccola isola di Capraia, antica dipendenza genovese.

Come è a tutti noto, la dinastia dei Lorena — (o degli Asburgo-Lorena) — ha inizio in Toscana con Francesco Stefano, marito di Maria Teresa d'Austria, che nell'occasione assunse il nome di Francesco II: egli fu insediato il 12 luglio 1737 come granduca, per le complicate alchimie della politica internazionale, alla morte dell'ultimo dei Medici, Gian Gastone.

Dopo l'effimera occupazione francese della primavera 1799, la Toscana — sottratta al terzo granduca lorenese, Ferdinando III (subentrato nel 1790 al padre Pietro Leopoldo che aveva governato dal 1765 in poi) — passava nell'orbita napoleonica il 15 ottobre 1800. Il 21 marzo 1801 era infatti eretta — insieme con l'ex Stato dei Presidi (Talamone, Orbetello con tutto l'Argentario e con la piazzaforte elbana di Longone), fino ad allora dipendente dal regno di Napoli — nel Regno d'Etruria, solo formalmente indipendente sotto la sovranità dell'*infante* Ludovico di Borbone-Parma e poi (dopo la di lui morte, avvenuta il 27 maggio 1803) della vedova Maria Luisa, reggente in nome del figlio minore Ludovico.

Il 27 ottobre 1807 (trattato di Fontainebleau), però, Napoleone decise di estendere la propria sovranità alla Toscana, ciò che avvenne nel gennaio 1808: allora il territorio (per l'innanzi suddiviso in numerose province, dette *Vicariati*, *capitanati* e *commissariati*, facenti riferimento agli antichi stati Fiorentino e Senese) fu ripartito nei tre *dipartimenti* dell'Arno, dell'Ombrone e del Mediterraneo, con capoluogo amministrativo e sede di prefettura, rispettivamente, a Firenze, Siena e Livorno. L'ex Granducato venne affidato al governo di Elisa

Buonaparte Baciocchi, sorella dell'imperatore, la quale, insieme al marito Felice, reggeva già altri due stati di antica indipendenza come il piccolo Principato di Piombino (comprendente gran parte dell'Elba con le isole minori vicine e il territorio che si affaccia sul Golfo di Piombino e Follonica) e l'ex Repubblica di Lucca; in più, Elisa si vide assegnare anche il Principato già esistente di Massa e Carrara.

Con la caduta di Napoleone, gli alleati riuniti nel congresso di Vienna decisero, il 20 aprile 1814, di restituire la Toscana a Ferdinando III di Lorena (che vi avrebbe regnato fino al 1824), insieme con gli ex stati dei Presidi e di Piombino che ad essa furono quindi definitivamente annessi. Lo stato di Lucca andava a costituire un Ducato affidato all'ex reggente d'Etruria Maria Luisa di Borbone-Parma, mentre il dominio di Massa e Carrara (con parte della Lunigiana) tornava sotto l'amministrazione degli Asburgo-Este di Modena.

Nel 1844, fu infine concordato da parte degli stati di Toscana, Modena e Parma un mutuo scambio di territori da effettuarsi alla morte della vedova di Napoleone, Maria Luigia, alla quale nel 1814 era stato concesso il Ducato di Parma e Piacenza: la Toscana avrebbe ceduto Fivizzano in Lunigiana a Modena, ottenendo in cambio il Ducato di Lucca, mentre i Borbone avrebbero fatto ritorno nei domini dei loro antenati, a Parma e Piacenza appunto. Infatti, nel 1847 Carlo Ludovico di Borbone-Parma rinunciò a Lucca (che fu senz'altro annessa al Granducato), mentre le truppe di Francesco IV di Modena occupavano Fivizzano, tra l'ostilità della popolazione che era e si sentiva toscana.

I Lorena attuarono una complessa politica di *aménagement* del territorio, sotto forma, in primo luogo, di opere di bonifica e di regimazione idraulica — alle quali è possibile correlare tutto un insieme di altri provvedimenti, nel quadro di un'organica azione di pianificazione che è stata felicemente denominata «bonifica integrale» — e poi di vie di comunicazione, create per finalità di progresso civile e sociale e per garantire il successo della politica economica borghese sostenitrice della libera imprenditorialità privata e del libero commercio. Di sicuro, le infrastrutture di comunicazione rappresentano il risultato più concreto e duraturo del riformi-

simo dei Lorena applicato al territorio e lucidamente finalizzato ad una sua rifondazione su basi unitarie, onde superare finalmente il ruolo di predominio esasperato ed aggressivo storicamente esercitato dalle città nei confronti delle «province». Di sicuro, la situazione concreta avanti le riforme era caratterizzata da uno squilibrio vistoso fra agricoltura e industria, fra città e campagna, fra la capitale e tutti gli altri centri soggetti.

Così — al fine di formare mercati più larghi e di garantire libertà del commercio, di cementare l'unità dello stato e di creare un vero mercato territoriale — i Lorena contennero e limitarono le opere pubbliche *dettate da ideali di pura magnificenza* ed estesero in maniera veramente inusitata le spese per le opere pubbliche di interesse generale, soprattutto coinvolgenti le parti del Granducato che erano state dimenticate col prevalere della politica accentratrice di Firenze.

Con i Lorena — con tutti i Lorena a partire dall'imperatore-granduca, Francesco Stefano — si afferma un nuovo stile di governo ed una nuova cultura del territorio, all'insegna della «civiltà dell'utile e del fare»: così, la logica dell'interesse politico si correla felicemente alla *ratio* dell'analisi scientifica. Le teorie degli scienziati, insomma, escono dal chiuso delle accademie e delle università per rispondere alle nuove esigenze della società. Tutti i Lorena seppero infatti circondarsi delle migliori «teste d'uovo» espresse (per le materie economiche e finanziarie, amministrative e giuridiche, ingegneristiche e architettoniche, ecc.) dal mondo scientifico della Toscana e, in genere, questi collaboratori «politici» e «tecnici» si mostrarono all'altezza della situazione e delle aspettative, anche per quanto concerne la risoluzione dei complessi problemi teorici e pratici di ordine idraulico ed ingegneristico-stradale ed edilizio: in proposito, basterà ricordare scienziati come Tommaso Perelli, Leonardo Ximenes, Pietro Ferroni, Pio Fantoni, Vittorio Fossonbroni, Gaetano Giorgini ed Alessandro Manetti che sovrintesero alla politica dei lavori pubblici dei Lorena. Una politica che — così come gli altri settori del loro «disegno riformatore» — promana da un piano vasto e grandioso, vale a dire da un metodo scientifico di ricerca sorprendentemente moderno, nel senso che ogni provvedimento amministrativo e ogni riforma devono essere il risultato, completamente verificato, di approfondo-

dite inchieste di natura geografico-statistica (da effettuarsi "sul campo", tramite la visita diretta o la raccolta delle informazioni mediante le inchieste e i censimenti) e di natura storica (da effettuarsi prioritariamente sulle fonti documentarie per eccellenza, quelle archivistiche ufficiali dello stato).

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 rinnovava molte delle sue 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 manifatturiero, minerario e commerciale dai Lorena, che assegnano lucidamente e coerentemente alla viabilità un vero e proprio ruolo propulsivo. In sostanza, Pietro Leopoldo arriva a concepire la strada come un autentico «veicolo» di progres-

so economico, sociale e civile: una «formidabile struttura», da rendere idonea in tutte le stagioni ai veicoli su ruote. Finalmente, con Pietro Leopoldo, svaniscono le preoccupazioni militari — era tipico degli stati di antico regime il considerare la strada principalmente nella sua valenza strategico-militare e solo secondariamente nel suo interesse economico-commerciale — e si affermano con forza le motivazioni correlate con la riforma in senso liberistico del sistema economico toscano.

Giova ricordare che i Medici avevano tenuto sempre presente il rapporto esistente tra impraticabilità delle vie di confine (particolarmente di quelle appenniniche) e sicurezza dello stato toscano. Del resto, ancora intorno alla metà del Settecento (sia pure in una fase di emergenza come quella della «guerra di successione austriaca»), questa concezione era ben radicata; il fatto ci aiuta a comprendere le ragioni per cui la viabilità che risaliva ai versanti dell'Appennino verso la frontiera fosse volutamente mantenuta nelle caratteristiche di estrema precarietà: in quelle condizioni, essa si prestava singolarmente, all'occorrenza, alla difesa. Infatti — scriveva in un'emblematica, dettagliata relazio-



Stampa da P. Vasio "Il postiglione nella storia e nell'arte"
ROMA, 1976

ne del 1747 l'aiutante di campo del comandante supremo dell'esercito lorenese — sarebbe stata «malagevole impresa» d'impedire «colla forza dappertutto il transito» agli eserciti nemici nelle innumerevoli vie mulattiere che scavalcano la barriera orografica. Di fatto, «l'espediente più pronto e facile in caso di bisogno» non era quello di fortificarle, bensì «quello di renderle impraticabili, il che poteva con somma facilità eseguirsi», trattandosi di strade «molto aspre, come ancora strette».

Almeno in apparenza, la maglia viaria della Toscana di metà Settecento presentava un notevole grado di maturità, essendo il prodotto di una storia plurisecolare. È infatti nell'età comunale, e soprattutto tra Cinque e Seicento, allorché Firenze (repubblicana prima e medicea poi) riesce a far propria la gran parte della regione, che si definisce compiutamente la fitta trama delle strade d'interesse locale ed extrazonale, percorse da un variegato «mondo» di viandanti, mercanti, contrabbandieri, militari, pastori...

Le arterie che servivano «a traffici non locali» erano denominate «regie», in quanto tradizionalmente costruite e mantenute a spese dello stato, fossero o meno «postali» (dove, sempre a spese del pubblico erario, si «assicurava il cambio dei cavalli e il servizio di ristoro dei viaggiatori in luoghi prestabiliti»). Tutte le altre vie pubbliche (mantenute dalle circoscrizioni amministrative di base territorialmente interessate) erano appellate «maestre».

Questa fitta rete appariva generalmente arcaica e trascurata, sia per la struttura «genetica» che per le condizioni d'uso. Nelle aree collinari e montane, le vie — indipendentemente dalla loro denominazione e classificazione gerarchica — si caratterizzavano infatti, invariabilmente, per la tortuosità e per l'angustia del fondo stradale (quasi sempre sterrato, raramente sistemato con massiciata o inghiaiato o con lastricato): il fatto era che le mulattiere e i sentieri «passeggiabili» risultavano del tutto indifferenti alle caratteristiche morfologiche del territorio, e di conseguenza non potevano che consentire spostamenti assai lenti, disagiati e pericolosi. Le arterie di pianura — generalmente di ampiezza tale da consentire il transito delle vetture — erano (come del resto quelle di colle) di frequente soggette alle frane, all'azione erosiva delle acque piovane e alle esondazioni dei vicini fiumi e torrenti, che non di rado arriva-

vano a scorrere per lunghi tratti entro il letto delle stesse strade.

Caratteristica comune alle vie di piano e di colle era il cattivo stato, per la trascuratezza e l'abbandono in cui venivano lasciate, con particolare riguardo per la lunga stagione compresa fra l'autunno e la primavera. Disastrosa appariva, poi, la situazione per ciò che concerne i ponti: queste importanti strutture spesso mancavano del tutto anche in corrispondenza delle strade più «trafficate», e i corsi d'acqua dovevano essere allora guadati (dal momento che le «navi» traiettizie erano abbastanza rare), con gravi pericoli (nella stagione piovosa almeno) per le merci, le bestie e gli stessi viaggiatori.

Questa situazione dipendeva dal fatto che la cura della viabilità spettava — fino alle riforme leopoldine che abolirono le «comandate» e assegnarono alle rifondate comunità (anche alle più periferiche ed emarginate) nuovi poteri di intervento decisionale ed economico — tradizionalmente, almeno dalla metà del Cinquecento, alle circoscrizioni di base («ville» e «popoli»), oppure, per le sole arterie più importanti, alle potestà e ai vicariati. Questo per quanto riguarda le spese occorrenti per procurare i materiali, perché per l'esecuzione dei lavori di inghiaatura, rialzamento della massiciata, costruzione di fogne e muri di sostegno e ponti, ecc., si ricorreva, «secondo il solito», agli «huomini e bestie» dei territori interessati, coattivamente coinvolti, «per via di comandate», alla manutenzione delle arterie e (ma questo onere era di pertinenza dei soli «lavoratori di terre») dei corsi d'acqua locali.

È chiaro che un simile sistema, che scaricava per intero sulle povere comunità locali gli alti costi monetari e umani della manutenzione della viabilità, non poteva garantire — nonostante la sorveglianza esercitata dal potere centrale, tramite la Magistratura dei Capitani di Parte di Firenze, i vari Uffici dei Fiumi e Fossi di Pisa, Grosseto e Pistoia e altri organismi decentrati di controllo, come i Quattro Conservatori di Siena — che queste strutture vitali fossero quali i tempi chiedevano, e cioè capaci di far passare in ogni stagione carrozze a quattro ruote e carri merci pesanti, soprattutto nelle aree più popolate e sviluppate dello Stato interessate a non trascurabili correnti commerciali (sia interne che esterne).

Oltre a ciò, occorre considerare un aspetto basilare riguardante la stessa dislocazione della viabilità rispetto al territorio toscano. Di fatto, la viabilità mostrava una tipica disposizione ra-

diocentrica nei confronti della capitale, risultato dell'accentramento economico e politico attuato, dal Comune prima e dai Medici poi, a beneficio di Firenze e delle principali arterie che dalla Dominante si diramavano verso il suo contado, in modo da consentire, da un lato, un efficace controllo sulle varie città soggette, e da ostacolare, dall'altro, l'allacciamento di contatti più diretti ed autonomi tra quest'ultime.

Pietro Leopoldo ebbe il merito di comprendere le nuove esigenze di tutto lo Stato e — almeno per i collegamenti di primaria importanza — di soddisfarle, mediante una «politica stradale» che rovesciava la prospettiva tradizionale e, in ciò, appariva profondamente allineata con le riforme giuridiche ed economiche approvate al fine di formare un mercato unico e regionale e uno stato moderno. Al riguardo, il sovrano (e successivamente Ferdinando III e Leopoldo II) 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, «le quali sono quelle che più delle altre servono al transito delle cose» (diceva Cesare Beccaria), 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 sopprime le vecchie e disparate magistrature che si occupavano della viabilità, istituendo nel contempo un unico organismo specifico — la Camera delle Comunità, dotata di un nutrito stuolo di ingegneri-architetti alle dipendenze del «capo ingegnere» Giuseppe Salvetti e del «matematico regio» (Ximenes e Ferroni) — 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 e 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 di potenziamento delle autonomie amministrative locali, invece Leopoldo II 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 (alle dirette dipendenze del Manetti e, di fatto, del sovrano), 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. Contemporaneamente, oltre alle strade regie (costruite e mantenute dal governo), si istituivano anche le strade provinciali (ripartite in prima e seconda classe, a seconda del «maggiore o minore transito»), alla cui manutenzione dovevano badare le comunità medesime, aggregate in specifici circondari compartimentali. Da allora, ordinati prospetti riassumono anche le spese per «l'annua manutenzione, le nuove opere d'arte, ed i maggiori restauri eseguiti».

In ogni caso, la risoluzione di allestire un vasto sistema di vie carrozzabili fu perseguita con assiduità ed energia; essa avrà ripercussioni importanti anche in tempi lunghi. Il risultato di quanto realizzato in questi anni è, infatti, una rete di strade la cui fisionomia è rimasta praticamente immutata sino ai recenti interventi autostradali.

È senz'altro questo il risultato più eclatante della «operazione strade carrozzabili» lorenese. I Granduchi, in altri termini, operarono una drastica selezione della fittissima maglia dei sentieri e delle mulattiere (praticamente tutte strutture intercambiabili, dal punto di vista delle condizioni di percorribilità, sempre piuttosto precarie) esistente, e finirono col creare un numero assai più limitato di assi stradali rotabili, più equamente ed omogeneamente distribuiti nelle varie «province» 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 «province» del Granducato e soprattutto tra Livorno e il suo entroterra storico (praticamente tutta la Toscana settentrionale, con epicentro a Firenze) e 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 la economia della regione.

Come già accennato, il motivo principale della costruzione di queste arterie fu — a differenza del passato, allorché prevalevano chiare preoccupazioni di ordine militare — la ricerca della soluzione più conveniente per rendere agevole il transito di uomini e merci; la costruzione non fu, insomma, atto di imperio di un principe, ma conseguenza di premesse e di riflessi d'ordine politico-economico e di necessità amministrative generali. Eppure, non è possibile tacere l'ovvia riflessione che almeno l'edificazione della via Modenese (1766-1779) — come pure, quasi un secolo dopo, della via Porrettana o Leopolda (1842-47) e dell'omonima strada ferrata (1852-64) — rispondeva anche (se non esclusivamente) all'esigenza di preta natura politico-militare, alla quale dovette evidentemente uniformarsi la strategia stradale dei governi lorenese per quanto concerne il quadrante appenninico: che era poi il bisogno della Toscana e dell'Austria di comunicare, passando per lo Stato dell'amica Casa d'Este invece che per quelli della Chiesa, in modo da disporre di un transito sicuro in ogni evenienza. E, difatti, la realizzazione delle tre strutture sopra ricordate fu decisa dopo lunghe, significative consultazioni tra le corti di Firenze, Vienna e Modena.

Per quanto concerne le più importanti realizzazioni d'età lorenese, basterà quindi 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 del 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).

Ma altre importanti strade — come l'antica Cassia o Romana da Firenze a Roma per Siena nel 1757-90, con la Traversa Romana congiungente la via Pisana e la Cassia per la Valdelsa nel 1778; la Firenze-Arezzo per S. Donato e Incisa nel 1761-90 e dal Cerro fino a Ponte a Chiani e al Bastardo in Valdichiana (1778-81);

la Pisana da Firenze per il Valdarno di Sotto, Pisa e Livorno nel 1754-57, 1761-70 e 1780-82; la Pistoia-Lucca per la Valdinievole (1773-83); la Traversa della Valdinievole da Borgo a Buggiano sulla Lucchese a Pisa e Livorno con l'appendice Traversa di Altopascio (1780-85); la Lauretana da Siena alla Valdichiana per Asciano e fino a Valiano (1775-87); la Consolare Grossetana da Siena al capoluogo maremmano nel 1765-90; la via del Litorale Livornese dal porto labronico a Torre Nuova di Campiglia nel 1776-90; la strada di Romagna da Pontassieve al Ponticino di S. Godenzo nel 1782-87 e la strada del Casentino da Pontassieve alla Consuma nel 1787-90; la strada da Massa Marittima allo scalo di Follonica nel 1765-85; la strada da Pisa per la Versilia e Pietrasanta nel 1782-90 — furono radicalmente migliorate nel percorso, mediante la costruzione di numerosi ponti sui corsi d'acqua che precedentemente si doveva invariabilmente attraversare a guado, mediante l'allargamento e la sistemazione con massicciata del piano stradale, mediante costruzioni di varianti o «trasmutamenti» per ridurre 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 «meschina» Romagna Toscana (tra il 1783-89 furono infatti costruiti il tronco Pontassieve-S. Godenzo e, come deviazione per il Casentino, il tronco Pontassieve-Consuma, ma l'opera progettata dal Ferroni sarà ripresa e terminata solo nel 1832-36), e insieme per collegare Livorno e Cesenatico e gli altri scali vicini, e così «aprire al commercio toscano uno sbocco verso l'Adriatico [...] mediante una strada comoda e in tutti i tempi praticabile dalle ruote, anche sul dorso della montagna».

Di altre tre arterie (oltre alla «strada di Romagna», anche la «strada dei Due Mari» e la «strada della Valdichiana») Pietro Leopoldo arrivò ad ordinare gli studi preparatori, ma i progetti elaborati dal Ferroni rimasero lettera morta per la partenza del sovrano per Vienna.

Con Ferdinando III si deve registrare una vistosa caduta dell'interesse per la viabilità, come più in generale per l'intero comparto delle opere pubbliche. Sono tuttavia da ricordare alcune realizzazioni di non trascurabile im-



Carta del Granducato di Toscana,
stampata a Venezia da Antonio Zatta, 1790
COLLEZ. PRIVATA

portanza, perché localizzate soprattutto nelle «provincie» ove si andavano eseguendo i lavori di bonifica, dalla Valdichiana e dall'Aretino (completamento della strada Arezzo-Borgo S. Sepolcro iniziata dai francesi nel 1808, costruzione dell'Arezzo-Chiusi o «strada longitudinale della Valdichiana» dal 1815 in poi, e del braccio collegante quell'arteria all'Olmo per Monte S. Savino e Siena dal 1817 in poi, prolungamento della via Casentinese dalla Consuma ad Arezzo nel 1816-18, edificazione dell'Aretina nel nuovo tratto da Pontassieve ad Incisa lungo l'Arno nel 1817), alle Maremme (costruzione della strada della Principessa nel tratto a sud di S. Vincenzo fino a Piombino, iniziata in età napoleonica e conclusa dopo il 1820, e della via Aurelia o Emilia da Grosseto a Orbetello dal 1816 al 1823).

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 Chiarone (1829-32), 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 '30), la via da Follonica a Grosseto per Castiglione della Pescaia (1843-47), la «via della Camminata» da Volterra a Bibbona e quella che da Capanoli 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 1832-36, la Faentina da Borgo San Lorenzo negli anni '30 e '40, la Porrettana da Pistoia a Bologna 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 San Sepolcro 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 dal 1839 in poi, strada da Orbetello a Porto Santo Stefano sulla diga lagunare negli anni '40, e altre ancora), dimostrano la coerenza e la continuità della «filosofia» dell'ultimo granduca e del suo ispiratore Ma-

netti, 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 chilometri di strade nazionali, provinciali e comunali, pari all'11,4% del totale italiano. In particolare, scrive Pietro Vichi che «la Toscana arriva all'unità nazionale con una delle reti viarie più consistenti d'Italia. La densità di strade regie e provinciali [cioè delle strade carrozzabili per antonomasia] in rapporto alla superficie e agli abitanti è la più alta della penisola, ed anche quella complessiva, pari a circa 560 m/kmq, risulta ben superiore ai 310 m. della media nazionale». Ancora: nel complesso, la rete stradale toscana sarebbe salita — secondo una stima moderna riportata da Bellucci — da 7.054 km. nel 1823 a 10.019 nel 1858. Di sicuro la lunghezza delle vie carrozzabili passò, tra il 1825 e il 1857 da 1.093 a 1.335 km. per quanto concerne le strade nazionali o regie e da 1.460 a 2.005 km. per quanto concerne le strade provinciali. Riguardo alle strade comunitative, nel breve periodo compreso tra il 1844 e il 1850 si ebbe un incremento di circa 750 km. (da 6.068 a 6.818); tra il 1850 e il 1864, un'ulteriore crescita di 2.200 km. Un dato parziale quanto vogliamo, ma che dimostra inoppugnabilmente — come ha messo in luce Vichi — che «l'incremento quantitativo delle comunicazioni secondarie è, per tutto il primo Ottocento, decisamente rilevante. Considerevoli sono pure i passi avanti fatti per aumentare il numero di quelle rotabili (indice più fedele di una situazione in via di miglioramento), sebbene resti ancora molto da fare sotto questo aspetto al momento dell'Unità». In ogni caso, basterà qui ricordare che soltanto nel periodo compreso tra il 1826-27 e il 1840-41, si spesero per la viabilità ben 28.857.747 lire contro 9.676.489 per le bonifiche e 4.935.328 per le fabbriche civili, ecclesiastiche e militari e 3.959.542 per l'ingrandimento di Livorno.

Per concludere è certo (nonostante l'assenza di dati d'insieme correttamente comparabili) che il massiccio potenziamento della maglia viaria toscana, e, insieme delle importanti strutture di passaggio nei punti di intersezione con i corsi d'acqua (centinaia furono i ponti in muratura, e dagli anni '30 dell'Ottocento anche in ferro, costruiti), fu realizzato — soprattutto sotto

Pietro Leopoldo, che pure notoriamente non perde occasione per criticare «l'eccessivo dispendio» comportato da certe opere, immanicabilmente giudicate «troppo lussuose» — all'insegna di un accentuato rigore sotto il profilo economico. Al riguardo, i maggiori e più significativi apprezzamenti per l'oculata gestione graduale arrivarono postumi proprio dalle autorità del nuovo stato italiano, come dimostra l'esemplare *Statistica delle Strade Nazionali dell'attual Regno d'Italia*, pubblicata nel 1864 a Torino dal Ministero dei Lavori Pubblici («in alcune parti d'Italia, e principalmente in Toscana, si aveva cura di limitare la larghezza delle strade al puro necessario per la comodità e sicurezza del transito, e di attenersi nella costruzione delle opere d'arte alla maggior semplicità»), ripresa a suo tempo polemicamente da Alessandro Manetti.

La «rivoluzione stradale» dell'età lorenese comportò anche il miglioramento dei servizi connessi al trasporto di persone, merci e corrispondenza tramite le cosiddette postecavalli esistenti, fin dal XVII secolo, lungo le principali arterie di transito (le «strade postali»). Queste importanti strutture (almeno dalla «regolamentazione» del 14 maggio 1746) furono controllate strettamente dall'apparato statale che se ne serviva a sostegno dei propri corrieri. Il servizio consisteva nell'istallazione, a distanze il più possibile regolari, di stazioni fisse gestite da «maestri di posta» (in appalto) e adibite a consentire la sostituzione dei cavalli, oltre ad essere luogo di ristoro e di pernottamento. La sempre maggiore inefficienza del servizio pubblico prestatosi dai «postieri» spinse però lo stato ad abolire il monopolio per il cambio nel 1827 e a liberalizzare a tutti gli ef-



Diligenza dell'impresa Orcesi, al Ponte della Venturina
Da P. Bellucci "I Lorena in Toscana"
FIRENZE, 1984

fetti il sistema dei trasporti: da allora, si svilupparono anche nelle strade postali le imprese private di diligenze (corse aventi itinerari, costi e orari fissi) e le vetture di piazza, già esistenti in certe strade ordinarie. Per esempio, nel 1827, tra Empoli, Pontedera, Pisa e Livorno si contarono 275 carrozze appositamente adibite, con un migliaio di addetti e con un impiego di capitali vicino alle 600.000 lire toscane.

In ogni caso, i miglioramenti introdotti nei sistemi stradali e di trasporto sulle strade determinarono sensibili ribassi sulle tariffe, soprattutto in concomitanza con la costruzione dei primi tronchi ferroviari, con i quali (oltre che con le tradizionali vie d'acqua) ci si doveva porre in concorrenza, nonostante la maggior velocità del treno rispetto alla diligenza: per esempio, da Firenze a Livorno occorrevano in carrozza almeno 9 ore, mentre con il treno ne bastavano 3, da Firenze a Pistoia il rapporto era di 3 ore contro una sola, da Pisa a Livorno di 2 ore contro 30 minuti, da Firenze a Siena di 8 ore contro 2 e mezzo. Così, molte corse di diligenze arrivarono a dimezzare e più le tariffe nell'arco di pochi anni: mentre da Firenze a Siena occorrevano 15 lire nel 1841, ne bastavano 6 nel 1844; tra Firenze ed Arezzo da 21 lire nel 1841 a 7-8 nel 1845; tra Firenze e Livorno da 13 lire e mezza nel 1838 a 9 e mezza nel 1845.

DILIGENZA DA SIENA A MONTEPULCIANO

E VICEVERSA

di proprietà di Giuseppe Pasqui

Parte da Siena **Lunedì, Mercoledì e Venerdì** alle ore 5 da mattina, e parte da Montepulciano **Martedì, Giovedì e Sabato** alla medesima ora, percorrendo Rapolano, Palazzuolo, la Pieve d'Asinalunga, Torrita, Gracciano e Montepulciano, il viaggio sarà fatto in ore 7 circa.

TARIFFA DEI PREZZI

Da Siena a Rapolano	L. 3 — —
Da Siena a Palazzuolo	» 4 — —
Da Siena alla Pieve di Asinalunga	» 4 13 4
Da Siena a Torrita	» 5 — —
Da Siena a Gracciano	» 6 — —
Da Siena a Montepulciano	» 6 13 4

Si prendono **Dispacci, Fagotti, Lettere**, e tutto sarà eseguito con precisione; il recapito a Montepulciano è al Negozio del sig. Eugenio Formichi presso la Locanda Papi; in Siena al Negozio del sig. Ottaviano Fineschi presso il Casino dei Nobili.

La muta dei cavalli sarà fatta a Rapolano alle Locande del suddetto Pasqui.

Monitore Toscano del 3 settembre 1852

Le tradizionali vie d'acqua che mettevano direttamente in collegamento — mediante l'Arno e i suoi affluenti, e anche i laghi-paduli

di Bientina e Fucecchio che defluivano 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 terra. Nonostante le difficoltà che derivavano dall'attuazione (nei comprensori interessati) 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 (eccezion fatta per quelle della Valdichiana e della Maremma grossetana, che con l'avanzata delle colmate finirono velocemente per scomparire ad onta dei tentativi di conservarle espletati negli anni '60 e '70 da Leonardo Ximenes).

Così, grazie al restauro e all'approfondimento dei canali dei Navicelli (da Livorno a Pisa), di Ripafratta (da Pisa al Serchio presso S. Giuliano Terme), del lago-padule di Bientina (Canale Imperiale, Fossa Naveraccia per Altopascio) e di quello di Fucecchio (Usciana e Canali del Terzo e del Capannone o di Bellavista); grazie alla liberalizzazione delle attività di sbarco e di imbarco nei numerosi, piccoli scali ivi ubicati (tutti lavori e provvedimenti approvati ed attuati dalla Reggenza e da Pietro Leopoldo), l'idrovia Livorno-Pisa-Arno-Valdinievole-Ponte a Signa e (nella stagione invernale almeno) Firenze, tornò ad essere «suscettibile alla navigazione delle piccole barche» con particolare riguardo per i mesi compresi fra l'autunno e la primavera. In una memoria del 1783, il matematico regio Ferroni scriveva emblematicamente: «una delle maggiori ricchezze del Granducato consiste nella navigazione dell'Arno. Questo fiume può dirsi il tronco maestro del commercio dei sudditi, e per tal causa la valle d'Arno superiore ed inferiore vedesi la più popolata e la più ricca della Toscana. Le valli dei fiumi attirarono sempre presso di sé in ogni luogo ed età il nerbo della popolazione, specialmente allora che furono navigabili e aditarono quivi la via del commercio. Tutto tende a scendere vers'Arno il frutto industriale del Granducato; e forse, chissà, la valle di questo fiume maggiore deve congiungersi un giorno per mezzo di una linea traversa, che valichi la criniera dell'Appennino con la Val di Montone, ed unire i due mari Mediterraneo ed Adria-

tico». Per preservare questa importante idrovia, Ferroni si oppose sempre ai progetti di bonifica dei laghi-paduli di Bientina e di Fucecchio (la scomparsa di quei vasti acquitrini avrebbe sottratto al fiume l'acqua necessaria per la navigazione), arrivando anche a prospettare, al contrario, di «spingere più avanti della Fossa Naveraccia dell'Altopascio questo ramo di navigazione mediterranea, congiungendo mediante un canale di navigazione i due laghi di Bientina e di Fucecchio in beneficio non tanto della Valdinievole quanto della Regia Via Pistoiese».

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 Massacciucoli, Bientina e Fucecchio non erano più passibili di navigazione, e il canale Livorno-Pisa (con proseguimento per 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 sull'Arno.

È a tutti noto che, già intorno alla metà degli anni '20, nella «Antologia» del Vieusseux comparvero brevi articoli (nel 1826 di Emmanuele Repetti) che sottolineavano l'importanza e l'utilità delle strade ferrate che si andavano realizzando in Inghilterra e Francia; occorre tuttavia attendere la seconda metà degli anni '30 perché, anche in Toscana, si costituisse 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. È altrettanto noto che il Granduca Leopoldo II era profondamente convinto che le ferrovie fossero un sovrappiù, un lusso che uno stato che da decenni era costantemente impegnato in una politica di grandi lavori pubblici in campo stradale non si poteva permettere. Fu, questa, miopia politica?

Il fatto era che — come scrive Giovanni Baldasseroni — «la Toscana, forse più di qualunque altro Stato, era in possesso di un largo stradario, che potevasi dir perfetto, non essen-

dovi più alcuna provincia la quale non fosse solcata da molte e buone strade rotabili che soddisfacevano ai bisogni di una comoda circolazione nell'interno, ed alle migliori possibili comunicazioni con l'esterno». 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 ed industriali private, a cui si doveva ben inteso garantire ogni necessaria collaborazione.

Così Leopoldo II, nel 1838, finì per accogliere le istanze dei banchieri Fenzi, Senn e compagni, col consentire loro di far eseguire gli studi tecnici preliminari per la costruzione della strada ferrata Livorno-Firenze: la Leopolda. E il 5 aprile 1841 fu emanato il motu proprio che concedeva a questa società di costruire la ferrovia, col diritto di percepire per cento anni il prezzo dei trasporti sulla stessa, secondo le tariffe e le condizioni approvate. È l'inizio di una



Vittorio Fossombroni (1754-1844)
da P. Bellucci "I Lorena in Toscana"
FIRENZE, 1984

Da Bologna, a Firenze.

* Da Bologna, a Pianoro.
Si passa il Fiume Savona sul
Ponte, e si paga un Pau-
lo per ogni Sedie da due
ruote.

* Da Pianoro, a Lojane.
* Da Lojane, alle Filicaje.

Dalle Filicaje, a Covigliajo.

Da Covigliajo, a Monte Ca-
relli.

Da Monte Carelli, a Cafagiolo.

Da Cafagiolo, a Fontebuona.

Da Fontebuona, a Firenze.

Sono Poste 9. miglia 66.

Dichiarando però, che per cia-
cheduna delle Poste da Bolo-
gna, a Pianoro, e da Piana-
oro, a Luiano, e da Loja-
ne, alle Filicaje, attesa la
qualità delle Strade, che con-
ducono alle suddette Poste,
quali sono parte Remise, e
Montuoso, si dovrà da orn-
uno per ogni Caleffe prendere
il terzo Cavallo col pagamento
di Pauli tre per Posta, e do-
ve è Posta e mezza, Pauli
quattro, e mezzo, e per un
leone a quattro Ruote altri
due Cavalli coll' Uomo sopra,
oltre li quattro soliti col pa-
gamento di Pauli sei per Po-
sta, e dove c'è Posta, e mez-
za, Pauli 9. tanto nell'an-
dare, che nel tornare.

De Bologne, a Florence.

* De Bologne, à Pianoro. p. 1. & demi.
On passe la Riviere Sa-
vone sur le Pont, &
on paie un Paul par
chaque Caleche de
deux roues.

* De Pianoro, à Lojane. p. 1. & den. i.
* De Lojane, aux Fili-
cages.

Des Filicajes, à Covi-
gliajo.

De Covigliajo, à Mon-
te Carelli.

De Monte Carelli, à
Cafagiolo.

De Cafagiolo, à Fonte-
bonne.

De Fontebonne, à Flo-
rence.

Il y a 9 Postes. mille 66.

Avertissant cependant, que pour
chacune des Postes de Bologne à
Pianoro, & de Pianoro, à Loja-
ne, & de Lojane, aux Filicajes,
vu que la qualité des chemins, qui
conduisent aux suddites Postes,
qui parties sont Sabloneux, &
escarpés, un chacun devra pour
chaque Caleche, ou chaise prendre
un troisieme cheval, avec le pa-
vement des trois Pauls par Poste,
& pour une Poste & demi, quatre
Pauls & demi, pour une Voiture à
quatre Roues, & quatre cheve-
aux il faut en prendre autres deux
avec le Postillon, & on pay
Pauls six par Posta, & pour Posta
& demi neuf Pauls tant en allant,
qu'en retournant.

N. 4.

Viaggio da Bologna a Firenze Sono Poste 9. Miglia 66.



Percorso di diligenza Bologna-Firenze
da "Direzione pe' viaggiatori in Italia"
BOLOGNA, 1775

fase di febbrili operazioni che, nel giro di quattro-cinque anni, condussero il Granducato all'avanguardia, nel panorama delle realizzazioni ferroviarie dell'Italia pre-unitaria.

Già da allora si manifestarono però quelle criticabili attività speculative (la negoziazione dei titoli e delle azioni costitutive le società medesime o, più ancora, dei semplici certificati interinali o promesse d'azioni), che contrassegnarono l'intera storia ferroviaria non solo della Toscana, e che oggettivamente possono spiegare la cautela governativa in merito all'approvazione delle concessioni e il rigido controllo operato sulle coperture finanziarie, soprattutto dopo il 1845. Nel 1845, infatti, oltre alla Livorno-Pisa-Firenze in via di realizzazione, risultavano autorizzate la Pisa-Lucca e la Lucca-Pistoia-Prato-Firenze (detta Maria Antonia), la Porrettana Pistoia-Bologna, la Centrale Toscana Empoli-Siena (che doveva proseguire per Roma) e infine la Tirrenica Livorno-Chiarone (confine pontificio, con Civitavecchia come obiettivo), per non parlare della «strada ferrata carbonifera» che doveva unire la miniera di lignite di Montebamboli nel Massetano con lo scalo di Torre Mozza. Dopo il 1848, sostanzialmente, il governo cessa di dare concessioni, e il vorticoso processo di costruzioni ferroviarie si interrompe. Quali i motivi? Di sicuro, la diffidenza granducale per l'espansionismo militare austriaco, i dissesti della speculazione finanziaria, gli errori di gestione e soprattutto la debolezza del mercato interno sono tutti motivi che possono essere adottati a spiegazione del tramonto del *boom* ferroviario. Per di più, la scarsa utilizzazione iniziale delle linee da parte di passeggeri e merci, stava quasi ovunque provocando considerevoli disavanzi d'esercizio.

Non è qui il caso di fare una cronistoria delle singole linee ferrate, per alcune delle quali è del resto già stata scritta. Basterà ricordare che la prima ferrovia toscana, la Firenze-Livorno, fu costruita — con scelta del tracciato più breve, interamente lungo la «naturale» direttrice del Valdarno di Sotto e non già con «deviazione» per Prato e Pistoia — tra il 1841 e il 1848 (il 3 marzo 1844 si inaugurava il tratto Livorno-Pisa, il 18 ottobre 1845 quello Pisa-Pontedera, il 20 giugno 1847 quello Pontedera-Empoli e nel 1848 l'intera linea fino a Firenze); che 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; che la Lucca-Pistoia fu costruita (in accordo tra i due stati) tra il 1845-46 e il 6 giugno 1857 (l'11 giugno 1848 fu inaugurato il tratto Lucca-Altopascio, il 26 dicembre dello stesso anno il tratto Altopascio-Pescia, nel 1853 quello Pescia-Montecatini Terme, il 23 giugno 1856 quello Montecatini Terme-Pieve a Nievole e il 6 giugno 1857 quello Pieve a Nievole-Pistoia, ma la lunga galleria di Serravalle fu compiuta solo il 3 febbraio 1859); che la Pistoia-Firenze fu costruita tra il 1845 e il 12 luglio 1851 (il tratto Firenze-Prato fu inaugurato il 2 febbraio 1848); che la Centrale Toscana Empoli-Siena fu costruita 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 '50 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 '60); che la ferrovia Carbonifera Montebamboli-Torre Mozza fu costruita fra il 1844-45 e il 1849-53, che la Porrettana Pistoia-Bologna fu costruita tra il 1853 (dopo che nel 1846 era stata data, e nel 1849 revocata per inadempienza, alla Società Anonima Pistoiese la concessione) e il 1864, tra interruzioni anche lunghe (il tratto Bologna-Vergato venne inaugurato il 18 agosto 1862, quello Vergato-Pracchia il 1 dicembre 1863 e quello Pracchia-Pistoia il 3 novembre 1864).

Durante l'ultimo governo lorenese vennero poi concesse, ma non ultimate e talora neppure iniziate, altre tre ferrovie che in seguito avrebbero ricoperto una grande importanza. La *Ferdinanda Aretina* da Firenze ad Arezzo fu approvata nel 1853; nel 1859 era in corso di attuazione nel tratto Firenze-Pontassieve, mentre il tronco fino a Montevarchi di 54 km. complessivi verrà aperto nel 1863. La *Ferdinanda Maremmana* Livorno-Grosseto-Chiarone fu concessa nel 1845 ad una società livornese ma il frequente ricorso all'aggiotaggio spinse il sovrano a revocare bruscamente la concessione, sicché solo sotto il governo provvisorio di Ricasoli (nel 1860) si potrà iniziare i lavori che termineranno nel 1864: immediatamente, lungo la linea sorsero numerose stazioni che si trasfor-



Strade ferrate toscane. Carta d'insieme
 STAMPA DEL 1858

marono in attrezzate aree di servizio e di spedizione delle grandi fattorie maremmane. La *Pisa-Genova* per Viareggio, Massa e Sarzana fu progettata nel 1856, ma anche per la costruzione di questa ferrovia occorre attendere il governo provvisorio di Ricasoli e l'unità d'Italia: la linea giungerà infatti a Viareggio nel 1861, a Sarzana nel 1863 e a La Spezia nel 1864. Non furono (almeno immediatamente) realizzati tanti altri progetti di strade ferrate, come quelli volti a mettere in comunicazione la Capitale con la Romagna, secondo le direttrici Firenze-Terra del Sole o Firenze-Marradi per Faenza (elaborati nel 1845 ma non accolti dal governo), oppure Prato con Bologna secondo la Val di Bisenzio (elaborato nello stesso 1845 in alternativa alla Porrettana per la Val di Reno); oppure come la Lucca-Reggio Emilia per la Garfagnana, proposta a più riprese negli anni '50.

Un bilancio storiografico sulle realizzazioni ferroviarie è già stato da più parti fatto e con toni abbastanza univoci. Tenendo conto della linea «neutrale» e liberistica, coerentemente fissata dal governo e dalle notevoli difficoltà tecniche e finanziarie dei costruttori privati, talora più interessati alla speculazione di borsa che al celere compimento dei lavori — e ciò anche per il prevalere in Toscana di una economia eminentemente agricola, ancora dominata dall'autosufficienza mezzadrile, e per l'assenza di una classe imprenditoriale disposta a rischiare i propri capitali — il bilancio non può che essere giudicato positivo. Non è infatti possibile dimenticare che, nonostante la crisi intervenuta alla fine degli anni '40, la Toscana, alla fine del Granducato lorenese, era al terzo posto fra gli stati preunitari italiani per lunghezza delle linee ferroviarie (257 km. contro 850 del Regno di Sardegna, 522 del Lombardo-Veneto, 101 dello Stato Pontificio e 99 del Regno delle Due Sicilie), ma era addirittura in seconda posizione nel rapporto ferrovie/numero degli abitanti (1,40 km. per 10.000 abitanti contro 1,92 del Piemonte e 1,10 del Lombardo-Veneto) e nel rapporto ferrovie/superficie territoriale (1,19 km. per miriametro quadrato contro 1,38 del Piemonte e 0,15 della Lombardia). Di sicuro, anche la ferrovia provocò non trascurabili cambiamenti di abitudini di vita. Con la riduzione dei tempi di trasporto e delle loro tariffe (in treno si andava da Livorno a Firenze in poco più di tre ore contro le abituali dieci ore della diligenza e si spendevano non più di 4-10

lire contro le 12-14 precedenti) si registrò una considerevole «democratizzazione» del viaggio e una evidente velocizzazione delle comunicazioni postali già negli anni '40 e '50.

A partire dal 1838, lungo i percorsi delle vie ferrate, vennero realizzate anche le principali linee telegrafiche, ciò che mise la Toscana all'avanguardia anche in questo particolare settore delle comunicazioni.

Per ovvie esigenze di commercio, tutti i Lorena prestarono particolare attenzione al porto di Livorno. Di sicuro, soprattutto sotto Pietro Leopoldo e Leopoldo II, grazie alle opere realizzate, non solo il traffico commerciale e marittimo livornese si inserì saldamente nell'ambito dei flussi ruotanti nel bacino del Mediterraneo, ma Livorno divenne il vero porto del Granducato, e non più una realtà quasi a se stante (porto essenzialmente «di deposito») come era fino ad allora, saldamente collegato al resto della Toscana dal fitto reticolo stradale e ferroviario da poco creato.

I privilegi concessi per lo sviluppo della marina toscana nel 1748 richiamarono nuova popolazione, tanto che nel 1751 e nel 1758 fu necessario provvedere all'ampliamento della città, mediante la costruzione più a sud del nuovo sobborgo di S. Jacopo (presso il lazzeretto secentesco). Nel 1766, poi, avendo Pietro Leopoldo compreso che ormai «non doveva più essere considerata una piazzaforte ma essenzialmente grande emporio mercantile marittimo», abolì il divieto di fabbricare tra le mura e le fortificazioni della città e la linea delle cosiddette *guglie* per lo spazio di almeno 500m, per cui si originarono i fiorenti sobborghi di Livorno (Ardenza ecc.). Tra il 1835 e il 1842, fu infine realizzata la nuova cinta muraria doganale, lunga oltre sei chilometri e dotata di cinque porte (essenzialmente ai fini fiscali, per impedire il contrabbando e per fare di tutta la città «una zona franca»), comportante anche un vistoso ampliamento della città (ora era estesa dieci volte quella del 1776), che veniva così a racchiudere nella cerchia muraria i quartieri suburbani e le imprese industriali ivi localizzate, formati dalla metà del Settecento in avanti (come S. Leopoldo), le «passeggiate» e i primi bagni nel lungomare, i giardini pubblici, ecc. Nel 1847 Livorno fu anche dotata di un piano regolatore, al fine di meglio disciplinare lo sviluppo urbanistico nell'ambito delle nuove e irregolari infrastrutture viarie e delle piazze appositamente realizzate. Altre cospicue realizzazioni

(come il grande acquedotto di Colognole, progettato nel 1792-94 ma ultimato nel 1816, il nuovo ponte e la diga curvilinea del porto costruiti nel 1852-59, ecc.), contribuirono ad una radicale ridefinizione della *forma urbis* labronica, certamente più che in ogni altra città del Granducato.

In conclusione, le realizzazioni in materia di infrastrutture nell'epoca lorenese si rifletterono positivamente sul quadro economico-produttivo e insediativo della Toscana. È certo che 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 già ricordate occasioni create dalle alienazioni delle fattorie granducali dei bacini di Bientina e Fucecchio, della Valdichiana, della Maremma Cecinese e Grossetana. Allo stato attuale delle ricerche, tuttavia, non sembra che le trasformazioni innescate dalla politica territoriale dei Lorena sul reticolo insediativo d'insieme siano state di portata rilevante, almeno in tempi brevi. Certamente, alle arterie aperte ex novo o rese carrozzabili è imputabile lo sviluppo delle attività economiche fatto registrare da centri come Pontremoli (che, posta su una delle linee di traffico commerciale tra il *porto franco* toscano e il nord dell'Italia, fu eletta a rango di città nell'agosto 1778) oppure da Pontedera, Empoli, S. 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 appariscente di abitanti a scapito di paesi rimasti in posizioni meno servite: in ogni caso, occorre considerare che non pochi insediamenti ubicati sui vecchi percorsi emarginati dalle nuove arterie carrozzabili subirono un vistoso processo di decadenza economica e politico-amministrativa. Al riguardo, è esemplare la vicenda di Firenzuola e Scarperia in Mugello (situati sulla Bolognese del Giogo, dopo la costruzione della

Bolognese della Futa), o dei centri collinari della Valdinievole, sopravanzati dai nuovi borghi di pianura sorti lungo la via Lucchese e la Traversa della Valdinievole.

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 (in piccole porzioni e con precise disposizioni al riguardo) di vaste fattorie demaniali ed ad altri incentivi finalizzati ad un preciso disegno di colonizzazione demografico-insediativa



NOTIFICAZIONE

Il Cav. Commendatore GIUSEPPE PARRI, Soprintendente Generale alle R.R. Poste, in esecuzione dei Sovrani Veneratissimi Ordini contenuti nel Biglietto della R. Segreteria di Finanze del dì 9 corrente, fa pubblicamente noto

Che, essendo stata conclusa una Convenzione fra il R. Governo Francese ed una Società che ha stabilito un Servizio di Piroscati fra l'Avre e la Nuova-York, anche le corrispondenze Toscane potranno profittare, in grazia di speciale accordo fatto colla Ispersione Generale delle R.R. Poste Sarde, a cominciare dal prossimo mese di Settembre, di questo nuovo e più sollecito mezzo di comunicazione fra il Continente Europeo e gli Stati Uniti d'America.

Le partenze dall'Avre seguiranno il 15.º e l'ultimo giorno di ciascun mese, dal 1.º Aprile a tutto Novembre, ed una volta il mese, dal 1.º Dicembre a tutto Marzo, nel giorno che verrà in seguito notificato.

Le corrispondenze che si volessero inviare per questo mezzo dovranno essere affrancate fino al destino, ed avere sulla soprascritta l'indicazione „Piroscati Francesi dell'Avre“.

Le lettere verranno sottoposte alla tassa di Lire 12 l'oncia; ciascuna lettera, dal peso minimo a danari 5 inclusive, pagherà Lire 2, e, al di sopra di questo peso, pagherà ciazie 6 per denaro.

La Tassa per gli stampati sarà di ciazie 4 per ogni foglio di stampa di 30 decimetri quadri e al di sotto, secondo la Tariffa pubblicata ne' 5 Maggio decorso.

Dalla Soprintend. G.ª delle R.R. Poste, li 28 Agosto 1847.

Il Segretario Generale
G. P. L. MANNICCI-BENINCASI

PIRELLA GÖTTSCHE LOWE

ed agricola delle desolate 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, un po' lungo tutte le nuove strade lorenese, si costruirono poste, locande-al-

berghi 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. In definitiva, pur non essendo possibile offrire dati quantitativi esatti — per esempio, solo tra il 1829 e il 1845 furono costruite ben 5029 case lungo le strade regie, provinciali e comunitative del Granducato — c'è da credere che, almeno fino al 1859, non si sia verificato un processo particolarmente intenso. Semmai a lungo andare sarà più appariscente l'attrazione esercitata sulle sedi (e sull'economia) dalle nuove strade ferrate, realizzate intorno alla metà del secolo. Allora, comincia a delinearsi la tendenza dei traffici e dei commerci a polarizzarsi in un ristretto numero di punti focali maggiori, pur tenendo presente che a quel momento, città e centri minori, ancorati ad economie stabilizzate e limitate, sono ancora impreparati ad approfittare sostanzialmente degli incrementi derivabili dai canali comunicativi attivati soprattutto per sostenere gli interessi legati all'agricoltura: sono ancora inidonei per struttura e contingenze storiche a trasformare in concreti benefici economici le potenzialità offerte dallo sviluppo del sistema viario e anche ferroviario. In altri termini, la 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.

Leonardo Rombai

Riferimenti bibliografici

Su i Lorena, sulla loro politica e sulla Toscana lorenese si rinvia agli studi d'insieme di:

F. DIAZ, *I Lorena in Toscana. La Reggenza*, Torino, UTET, 1987; P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana. Gli uomini e le opere*, Firenze, Edizioni Medicea, 1984; C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina del "territorio riunito" alla unificazione nazionale (1737-1859)*, in IDEM, *I centri storici della Toscana*, ed. Banca Toscana (Milano, Pizzi), 1977, vol. II, pp. 255s., e *La Toscana dei Lorena. Politica del territorio e architettura*, ed. Banca Toscana (Milano, Pizzi), 1987; F. PESENDORFER, *La Toscana dei Lorena. Un secolo di governo granducato*, Firenze, Sansoni, 1987, e *Ferdinando III e la Toscana in età napoleonica*, Firenze, Sansoni, 1986, e *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, Firenze, Sansoni, 1987; A. WANDRUSZKA, *Pietro Leopoldo. Un grande riformatore*, Firenze, Vallecchi, 1968; PIETRO LEOPOLDO D'ASBURGO LORENA, *Relazioni sul governo della Toscana*, a cura di A. Salvestrini, Firenze, Olschki, 1969-1974, voll. 3; AA.VV., *Architettura e interventi territoriali nella Toscana granducato*, Firenze, Clusf, 1972; AA.VV., *I Lorena in Toscana*, a cura di C. Rotondi, Firenze, Olschki, 1989; AA.VV., *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, a cura di Z. Ciuffoletti e L. Rombai, Firenze, Olschki, 1989; AA.VV., *La Toscana*, a cura di G. Mori (in particolare il saggio di G. MORI, *Dall'unità alla guerra: aggregazione e disgregazione di un'area regionale*, pp. 79 ss.), Torino, Einaudi, 1986; L. ROMBAI, *Orientamenti e realizzazioni della politica territoriale lorenese in Toscana: un tentativo di sintesi*, in "Rivista di Storia dell'Agricoltura", XXVII (1987), pp. 105-147.

Più specificamente alle strade e alla politica stradale lorenese sono dedicati i lavori di:

D. STERPOS, *La storia delle strade. Valichi dell'Appennino Tosco-Emiliano*, in "Vie d'Italia", LXVIII (1961), *Strade dalla Toscana all'Adriatico*, in "Vie d'Italia", LXIX (1962), *Un costruttore di transappenniniche*, in "Autostrade", VI (1964), fasc. 2, pp. 27-41, fasc. 3, pp. 101-114 e fasc. 5, pp. 47-60, *Nascita ed evoluzione del collegamento stradale tra Firenze e Siena. Dispensa relativa alla lezione tenuta in Palazzo Vecchio il 29 novembre 1972*, Firenze, Comune di Firenze, 1973, *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma, Società Autostrade, 1973, *La barrocciabile casentinese: un'opera tipica (1786-1840)*, in "L'Universo", LIX (1979), pp. 779-808, *La "soluzione faentina" per le comunicazioni tra Firenze e la Romagna toscana dalle prime proposte settecentesche alla creazione della rotabile*, in "Studi Romagnoli", 1981, pp. 89-103, *La Bologna-Firenze nel Mugello*, in AA.VV., *Il Mugello, un territorio, una presenza culturale*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1983, pp. 9 ss., *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni, 1977, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze e Firenze-Roma*, ed. Società Autostrade (Novara, Istituto Geografico De Agostini), 1961 e 1964; P. VICHI, *La costruzione della rete carrozzabile toscana: basi giuridico-amministrative e realizzazioni pratiche (1814-1859)*, in "Storia Urbana", n. 25 (1983), pp. 25-59, *Le strade della Toscana granducato come elemento della organizzazione del territorio (1750-1850)*, in "Storia Urbana", n. 26 (1984), pp. 3-31, *Ideologia liberista e ruolo effettivo dello Stato: il caso delle strade nella Toscana dei Lorena*, in "Bollettino senese di Storia Patria", XCIII (1986), pp. 291-327, e *Per una analisi della viabilità toscana in età lorenese*, in

AA.VV., *La Toscana dei Lorena. Riforme, Territorio, Società* cit., pp.455-475, A. BORG, *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, Firenze, Istituto Geografico Militare, 1977; P. BELLUCCI, *Storia di una strada. I due secoli del valico dell'Abetone*, ed. Azienda Autonoma e Turismo dell'Abetone (Roma, Colitti), 1980, e *La politica lorenesse della viabilità: i valichi stradali transappenninici*, in AA.VV., *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, cit., pp.477-490; M. AZZARI-L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole nell'età leopoldina*, in AA.VV., *La viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*, ed. Comune di Buggiano (Bologna, Editografica Rastignano), 1982, pp.63-111; L. ROMBAI-G. C. ROMBY, *Le antiche strade dell'Appennino Pistoiese e la Via Regia Modenese*, ed. Provincia di Pistoia (Pisa, Pacini), 1987; L. ROMBAI-M. SORELLO, *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento. Dall'assetto ancien régime alla "rivoluzione stradale" lorenesse*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda: Futa, Osteria Bruciata, Giogo*, ed. Provincia di Firenze (Firenze, Giorgi e Gambi), 1985, pp.35-62; G. BORTOLOTTI, *La strada della Porretta. Saggi di storia della viabilità*, Bologna, Camera di Commercio, 1954; P. TURI, *Un documento per la storia della viabilità tra Pistoia e Bologna attraverso la Via Leopolda*, in "Bollettino Storico Pistoiese", LXXV (1973), pp.113-123; E. COTURRI, *Una visita ai lavori per la costruenda strada dell'Abetone (Agosto 1767)*, in "Bollettino Storico Pistoiese", LXXIV (1972), e *Relazione sulla costruenda strada dell'Abetone*, in "Bollettino Storico Pistoiese", LXXV (1973); M. POZZANA, *La strada dei Sette Ponti. Un itinerario per conoscere un territorio*, Arezzo, Ente Provinciale per il Turismo, 1985; G. PUCCINELLI, *In Lucchesia al tempo dei Baciocchi: Appunti sulle strade postali*, in AA.VV., *Il Principato napoleonico dei Baciocchi (1805-1814). Riforma dello stato e società*, Lucca, Nuova Grafica Lucchese, 1984, pp.417-429, e *La via dei Bagni di Lucca dalla seconda metà del XVIII secolo agli inizi del principato napoleonico*, in "Rivista di archeologia, storia e costume", IX (1981) fasc.1, pp.30 ss; G. C. PAOLI, *Il problema della viabilità nella Toscana preunitaria: strade e ferrovie. Con un'appendice di lettere di Bettino Ricasoli sulla strada Chiantigiana*, in "Rassegna Storica Toscana", XXVII (1981), pp.287-301; M. MANTOVANI, *Popoli e strade nella Comunità del Ponte a Sieve (1774)*, ed. Comune di Pontassieve (Firenze, Parretti), 1987.

Alle ferrovie e alla politica ferroviaria in epoca lorenesse sono infine dedicati gli studi di:

D. BARSANTI, *Le ferrovie nella Toscana lorenesse: considerazioni a margine di un annoso dibattito storiografico*, in AA.VV., *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, cit., pp.491-513, E. GUIDI, *Le ferrovie toscane dal 1849 al 1859*, in "Rassegna Storica Toscana", II (1956), pp.141-155, come sguardo d'insieme. Per le singole linee, cfr. — per la Leopolda — C. CORSINI, *Il primo progetto di strada ferrata in Toscana: la Firenze-Empoli-Pisa-Livorno*, in "Miscellanea Storica della Valdelsa", LXII, 1961, n.1 e 2, pp.70-80 e P.L. LANDI, *La Leopolda. La ferrovia Firenze-Livorno e le sue vicende (1825-1860)*, Pisa, Pacini, 1974. Sulla Lucca-Pisa, cfr. M. LUPO GENTILE, *Come si costruì la linea ferroviaria Lucca-Pisa*, Lucca, Scuola Tip. Artigianelli, 1937 (estr. dal "Bollettino Storico Lucchese", IX, 1937, n.3) e I. LOMBARDI, *La strada ferrata da Lucca a Pisa*, in "Rivista di Archeologia Storia e Costume", a cura dell'Istituto Storico Lucchese, IX, 1981, pp.41-46. Sulla Lucca-Pistoia-Prato-Firenze, cfr.

M. AZZARI-L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole*, cit., pp.104-111. Sulla Porrettana, cfr. M. PANCONESI-M. COLLIVA-S. FRANCHINI, *Cara Porrettana. La linea Bologna-Pistoia tra storia e leggenda*, Bologna, Ponte Nuovo, 1982; AA.VV., *La ferrovia transappenninica. Il collegamento nord-sud attraverso la Montagna Bolognese e Pistoiese (1842-1934)*, a cura del Gruppo di Studi Alta Valle del Reno, Bologna, Tip. Ferri, 1985; A. SCHIAVON, *Dalla prima ferrovia alla Porrettana e alla Direttissima*, Milano, Officina Grafica Lombarda, 1934 (estr. da "Realtà", 1 giugno 1934); R. NUTI, *Prato e la ferrovia da Bologna a Firenze. Note storico-bibliografiche (1845-1908)*, Prato, Tip. Bechi, 1934 e *Documenti per la storia della Direttissima Firenze-Bologna*, in "Archivio Storico Pratese", VII, 1927, pp.23-28; A. GIUNTINI, *I Giganti della montagna. Storia della Ferrovia Direttissima Bologna-Firenze*, Firenze, Olschki, 1984, pp.9-70 e *Treni nel verde. Strade ferrate in Toscana dalle origini ad oggi*, Firenze, Alinari, 1988. Sulla Empoli-Siena, cfr. A. PANIZZI, *La ferrovia centrale Toscana*, in "Miscellanea Storica della Valdelsa", LIX-LX, n.156-157, 1955, pp.50-81 e G. CATONI, *Un treno per Siena. La Strada Ferrata Centrale Toscana dal 1844 al 1865*, Siena, Consorzio Comune-Provincia, 1981 (anche in "Bollettino Senese di Storia Patria", LXXXVII, 1980, pp.7 ss.). Sulla ferrovia Carbonifera, cfr. A. BETTI CARBONCINI, *Ferrovie e miniere in Toscana. Linee secondarie e industriali in Maremma e nell'Isola D'Elba*, Parma, Albertelli, 1981, pp.21-26. Sulle travagliate vicende della Ferdinanda Maremmana Livorno-Chiarone, cfr. A. GIUNTINI, *Speculazioni e strade ferrate nella Toscana Granducale: Il caso della Ferdinanda-Maremmiana (1845-1847)*, in "Bollettino della Società Storica Maremmana", boll.49, 1985, pp.202-212. Infine, sulla Pisa-Genova, cfr. P. L. LANDI, *Intorno ad un progetto di strada ferrata da Livorno a Genova (1856-57)*, in "Nuova Rivista Storica", LVI (1972), pp.376 ss.

Alla creazione delle linee telegrafiche e alla storia del sistema postale in Toscana sono dedicati i 4 volumi della collana:

Monografie delle Poste Toscane a cura di FILIPPO BARGAGLI PETRUCCI, Firenze, 1974-1985.