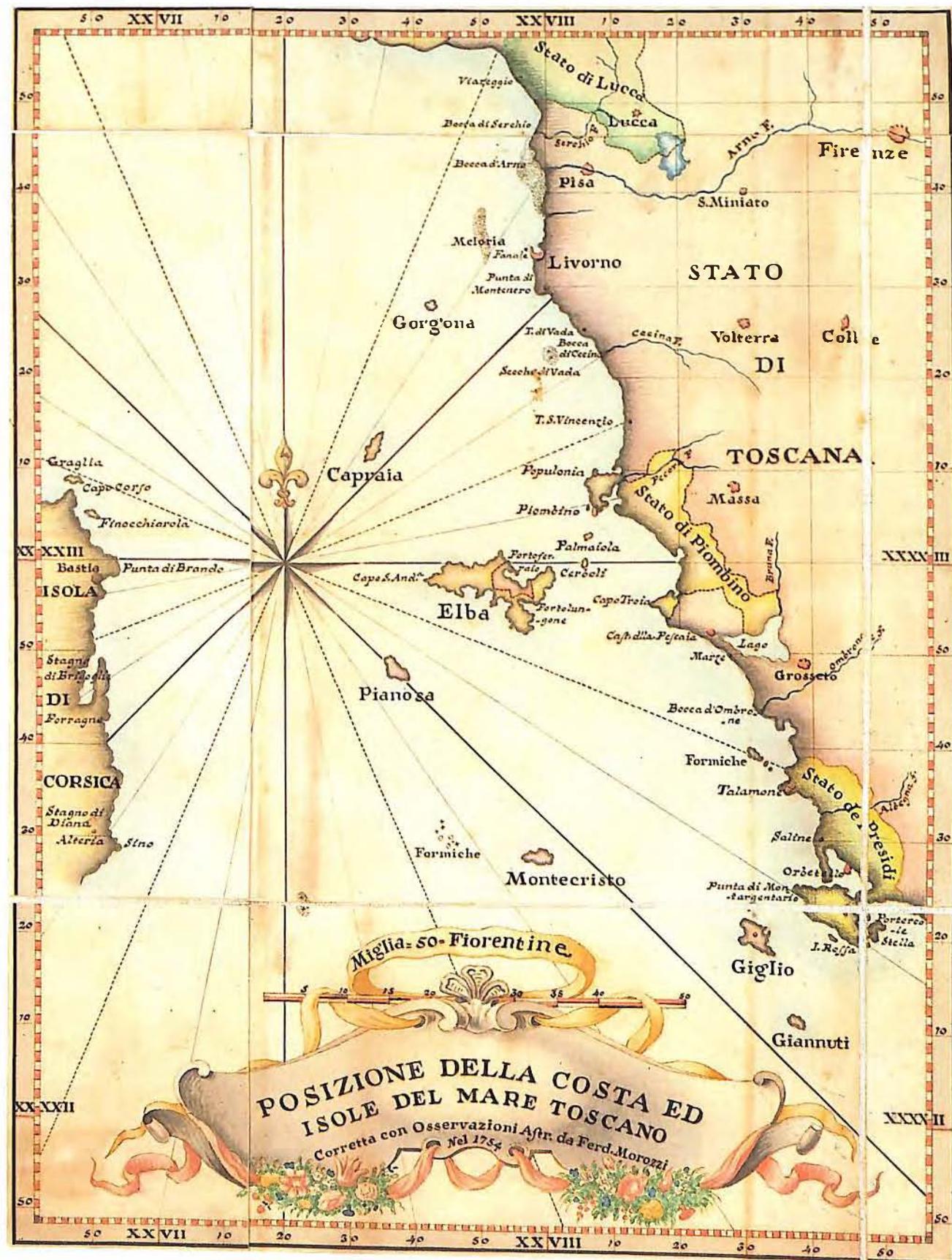


LA TOSCANA DEI LORENA NELLE MAPPE DELL'ARCHIVIO DI STATO DI PRAGA



Mostra documentaria

LA TOSCANA DEI LORENA
NELLE MAPPE DELL'ARCHIVIO DI STATO DI PRAGA

ARCHIVIO DI STATO DI FIRENZE

LA TOSCANA DEI LORENA NELLE MAPPE DELL'ARCHIVIO DI STATO DI PRAGA

Memorie ed immagini di un Granducato

Catalogo e mostra documentaria

Firenze, 31 maggio - 31 luglio 1991

MINISTERO PER I BENI CULTURALI E AMBIENTALI
UFFICIO CENTRALE PER I BENI ARCHIVISTICI
1991

UFFICIO CENTRALE PER I BENI ARCHIVISTICI
DIVISIONE STUDI E PUBBLICAZIONI

Comitato per le pubblicazioni: Renato Grispo, *presidente*, Paola Carucci, Arnaldo D'Addario, Antonio Dentoni Litta, Romualdo Giuffrida, Lucio Lume, Giuseppe Pansini, Claudio Pavone, Luigi Prosdocimi, Leopoldo Puncuh, Isabella Zanni Rosiello, Lucia Moro, *segretaria*.

©1991 Ministero per i beni culturali e ambientali
Ufficio centrale per i beni archivistici

ISBN 88-7125-034-6

Vendita: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - Libreria dello Stato
Piazza Verdi 10, 00198 Roma

Stampato per i tipi della EDIFIR Edizioni Firenze
presso le Industrie Grafiche della Pacini Editore - Pisa

Testi di:

Lidia Calzolai (L.C.), Giuseppe Pansini (G.P.), Leonardo Rombai (L.R.),
Diana Toccafondi (D.T.), Carlo Vivoli (C.V.), Luigi Zangheri (L.Z.)

Coordinamento del catalogo e della mostra:

Maria Augusta Morelli Timpanaro e Paola Benigni

Progetto e realizzazione dell'allestimento espositivo:

David Palterer e Luigi Zangheri, con la collaborazione di Karine Gaior
e la consulenza di Leonardo Paolini, Firenze

Ditte esecutrici:

SIEV, Società Impianti elettrici valdarnesi di Ospri, Fantoni e Silei, Figline Valdarno;
Giuseppe Gargiani, lavori edili, Firenze;
Domenico Mastronardi, costruzione infissi metallici, S. Piero a Sieve, Firenze;
Falegnameria Moderna, Signa, Firenze;
Cavallini s.n.c., Decoratori in Firenze.

Fotografie:

Foto Mariani, Firenze

Trasporto e assicurazione documenti:

Messeri Ldt. s.a.s., Firenze

ABBREVIAZIONI

Archivio dell'Accademia delle Arti del Disegno, Firenze: A.A.D.F.

Archivio Famiglia Poccianti, Scandicci: A.F.P.

Archivio Storico del Comune, Firenze: A.S.C.F.

Archivio di Stato, Firenze: A.S.F.

Biblioteca Laurenziana, Firenze: B.L.F.

Biblioteca Marucelliana, Firenze: B.M.F.

Biblioteca Moreniana, Firenze: B.Mo.F.

Biblioteca Riccardiana, Firenze: B.R.F.

Biblioteca Nazionale Centrale, Firenze: B.N.C.F.

Gabinetto Disegni e Stampe degli Uffizi, Firenze: G.D.S.U.

Státní ústřední Archiv Praha, Rodinný Archiv, Toskánských Habsburků: S.U.A.P., RAT

INDICE

R. GRISPO

Presentazione

p. 9

M.A. MORELLI TIMPANARO

Nota introduttiva

p. 11

P. BENIGNI, C. VIVOLI

Il Granduca, gli «scritti e giornali suoi e fogli tutti di sua proprietà»

p. 23

LA RAPPRESENTAZIONE DEL TERRITORIO

L. ROMBAI

La rappresentazione cartografica del Granducato nel secolo XVIII: corografie e topografie

p. 35

Schede e Tavole

p. 108

L. ZANGHERI

L'architettura fiorentina nelle carte dell'Archivio Lorena

p. 47

Schede e Tavole

p. 130

GLI INTERVENTI SUL TERRITORIO

G. PANSINI

La riforma delle circoscrizioni territoriali del Granducato di Toscana nella cartografia di Ferdinando Morozzi

p. 59

e di Luigi Giachi

Schede e Tavole

p. 196

D. TOCCAFONDI

La riforma delle circoscrizioni ecclesiastiche nella Toscana leopoldina e il suo riflesso nella cartografia storica

p. 77

Schede e Tavole

p. 308

L. CALZOLAI, L. ROMBAI

Gli interventi sul territorio nel secolo XVIII: bonifiche, infrastrutture di comunicazione e confini

p. 85

Schede e Tavole

p. 332

IL PATRIMONIO DEL GRANDUCA

C. VIVOLI, D. TOCCAFONDI

«Palazzi, uffizi, ville, fattorie e diverse possessioni di S.A.R.»

p. 97

Schede e Tavole

p. 392

Bibliografia generale

p. 427

Gli interventi sul territorio nel secolo XVIII: bonifiche, infrastrutture di comunicazione e confini

1. *Premessa.* Tratto caratteristico di tutti i Lorena, granduchi di Toscana, è l'originalità del loro «sapere» territorialistico e dell'interesse per le «scienze utili», imbevuti come essi erano di una vasta cultura geografica che li indusse ad affinare esemplarmente il contatto con i fatti e con il territorio come diretta conseguenza della loro piena adesione all'illuminismo europeo. Del resto, già il padre di Francesco Stefano aveva fatto della Lorena uno stato modello dell'illuminismo, al cui interno spicca l'interesse per le scienze del territorio e per il metodo sperimentale. L'imperatore granduca e soprattutto il di lui figlio Pietro Leopoldo si attennero sempre con coerenza esemplare a quel metodo del «conoscere per governare», convinti dell'importanza dell'osservazione tanto nel campo della natura che in quello sociale.

È singolare come questa cultura illuministica fosse destinata a fondersi con la tradizione galileiana che in Toscana aveva espresso esiti fecondi, grazie all'operato di scienziati come Evangelista Torricelli, Vincenzo Viviani, Guido Grandi, Tommaso Perelli e Leonardo Ximenes (per ricordare solo i matematici territorialisti maggiori) e di scienziati come Francesco Redi, Niccolò Stenone, Pier Antonio Micheli e Giovanni Targioni Tozzetti che assicuravano la continuità scientifica (beninteso, di continuo ravvivata dalle più valide conquiste del pensiero europeo) nel settore del «sapere» naturalistico.

Con l'arrivo dei Lorena, era destinato ad accrescere pure il legame (consolidatosi sotto i primi granduchi dei Medici, nell'ambito del processo di formazione e di consolidamento dello stato moderno) fra scienza e politica. Questa congiunzione fra «ricerca applicata» e «governo del territorio» costituirà infatti, più che nello stato di antico regime, il tratto distintivo dell'azione riformatrice lorenese. Del resto, l'idea di progresso, che stava maturando nella nuova cultura illuministica, non poteva non sfruttare il filone tradizionale volto alla traduzione nell'esperienza pratica del bagaglio prezioso delle speculazioni teoriche, per diventare «arte di governo», ai fini di migliorare la vita dei sudditi e insieme di contribuire ai progressi del paese. Le idee e i progetti dei «tecnici-scientiati» tesero così ad armonizzarsi singolarmente col dinamismo dell'assolutismo riformatore dei Lorena, e in particolare del grande Pietro Leopoldo.

È facile allora comprendere perché, in pochi anni, si assiste in Toscana, al «trionfo della statistica», della cartografia, della monografia geografica ad impostazione corografico-regionale o tematica, della relazione odepatica. Le inchieste, i censimenti e gli studi dovevano mettere in luce la situazione demografica ed economica e le risorse e potenzialità produttive, ma più in generale anche i problemi dell'assetto ambientale e territoriale (urbano ed extraurbano), con gli squilibri e le disfunzioni esistenti a qualsiasi livello. Ed effettivamente, i rilevamenti e le relazioni generali e parziali si occuparono «dello stato dell'agricoltura, del commercio interno e con l'estero, dell'artigianato e dell'industria, nonché delle persone impiegate nei rispettivi settori; e, inoltre, dei consumi di prodotti sia propri che importati, del traffico di transito, della circolazione monetaria, ecc. Nel complesso, un programma di statistiche alquanto moderno, sulla cui realizzazione Pietro Leopoldo vigilò con controlli settimanali» (Rombai, 1990, p. 90).

Questa «domanda» pubblica di finalizzare la ricerca scientifica verso «l'utile» (e non già «l'erudizio-

ne oziosa») sarà vistosa in tutti i settori della cultura scientifica e umanistica, ma di sicuro incentiverà l'area disciplinare correlabile con i grandi lavori pubblici di tipo infrastrutturale (viabilità e idrovie) e soprattutto con la bonifica idraulica. La regimazione fluviale e specialmente l'opera di «essiccazione» e di «colmata» dei tanti acquitrini che costellavano le pianure costiere e interne del Granducato divennero allora, in quanto principale nodo problematico, al centro degli interventi del «governo del territorio», per l'impostazione fisiocratica e popolazionistica di Francesco Stefano e soprattutto di Pietro Leopoldo.

L'*aménagement* del territorio, come i lavori pubblici nel campo stradale e la ridefinizione dei reticolli amministrativi interni (comunità, podesterie e «province» vicariali) ed esterni (accordi di confinazione con tutti gli stati confinanti), determinò un vistoso salto di qualità nella produzione cartografica toscana degli anni '70 e '80. Ma è sicuro che il «trionfo cartografico» nell'età dell'illuminismo va soprattutto riferito — come ha lucidamente messo in risalto Franco Cazzola — alla domanda della regimazione fluviale e della bonifica degli acquitrini. È infatti facile comprendere come il successo scientifico delle canalizzazioni e delle colmate dipendesse strettamente dalla capacità dell'osservazione sul terreno e della misurazione di essere precisa, fin nei minimi dettagli, nella restituzione grafica del territorio (da effettuare mediante la laboriosa opera della livellazione), onde poter ricostruire profili reali delle pendenze e della conformazione altimetrica del medesimo (Rombai, 1990, p. 91).

2. *La «bonifica integrale».* Un viaggiatore che alla metà del Settecento avesse voluto percorrere in lungo e in largo la Toscana, si sarebbe trovato di fronte ad uno spettacolo oggi inimmaginabile. In Versilia, in Valdinievole, in Valdarno, in Valdichiana e ancora per tutta la fascia costiera della Maremma grossetana, livornese e pisana si sarebbe potuto vedere un paesaggio tipicamente palustre, una larga superficie bassa, umida, ingombra di acque stagnanti e nauseabonde, ricoperta da una fitta macchia idrofita, fortemente malarica e pertanto, al pari di una vasta area circostante, non interessata da insediamenti stabili.

La lotta alla malaria per la sopravvivenza umana e il recupero produttivo del suolo ai fini di una sua valorizzazione agricola erano stati i moventi principali di una non trascurabile attività bonificatrice promossa dai granduchi medicei già nei secoli XVI-XVII. Ma i troppi interessi in gioco, dovuti al fatto che una palude era insieme ostacolo e risorsa economica, causa di spopolamento e fonte di guadagno (in primo luogo, oltre che per le popolazioni locali, per gli stessi sovrani che detenevano il monopolio della pesca in vaste riserve come i laghi di Castiglione della Pescaia, Campiglia Marittima, Bientina e Fucecchio e che addirittura sfruttavano alcune risaie allestite nei terreni palustri contigui), avevano impedito la realizzazione dei manufatti di bonifica, la quale già di per sé richiede costanza politica, ingenti capitali e personale tecnico altamente specializzato.

Intorno alla metà del Settecento la bonifica si ripresentò in ben altri termini e con maggiore urgenza. Per la trascuratezza precedente, essa in alcune località apparve ormai non più rinviabile; ma più in generale, allora la crescita demografica impose il reperimento di nuove aree coltivabili, in grado di produrre, dietro lo stimolo degli alti prezzi e della libera concorrenza generata dallo sviluppo della imprenditorialità privata, grandi quantitativi di derrate per soddisfare l'aumentata domanda alimentare. Insieme, le nuove zone strappate al paludismo e alla malaria, riammesse in un regolare ciclo produttivo e dotate delle indispensabili infrastrutture viarie e insediative, dovevano accogliere nuova popolazione residente secondo ambiziosi programmi di colonizzazione (Barsanti, 1990, pp. 329-330).

Soprattutto per queste ragioni, la bonifica occupa un posto centrale nel progetto riformatore e nella pianificazione a grande scala dei Lorena. Essa non fu e non può essere ridotta a semplice operazione tecnico-idraulica, ma costituì aspetto, strumento e momento essenziale di più ampie politiche economi-

che e strategie spaziali. Il governo, perché la bonifica avesse successo, dovette superare innumerevoli difficoltà, non solo di ordine tecnico-scientifico ed economico (per le forti spese richieste), ma anche (e non di rado soprattutto) per l'opposizione di intere popolazioni (o almeno di certe categorie sociali) che si erano abituate a vivere ai margini dell'economia naturale tipica delle aree paludose.

La «guerra» alle acque stagnanti e al paludismo e, più in generale, «all'arretratezza delle aree depresse caratterizzate da un'economia cerealicolo-pastorale estensiva» assunse ritmi incalzanti (dopo la prima fase di studio e sperimentazione degli anni Quaranta e Cinquanta) a cominciare dalla seconda metà del Settecento allorché in Valdichiana, nei bacini di Bientina-Lucca e di Fucecchio in Valdinievole, nella Versilia e a Massaciuccoli, nella pianura pisana a nord e a sud dell'Arno, nelle Maremme di Grosseto e di Pisa, a Pian del Lago e negli altri bacini minori del Senese, venne messa in atto una politica organica e articolata di provvedimenti che si può definire, a pieno titolo, di bonifica integrale: in pratica si mirò sempre al riscatto non solo idraulico e sanitario ma anche economico-sociale, demografico e ambientale dei comprensori di bonifica.

Questa previde sempre una molteplicità, o quanto meno una duplicità, di obiettivi strategici: per esempio, per la Valdinievole tra il 1770 e il 1779 (mentre si riduceva drasticamente l'invaso del lago-padule di Fucecchio e si dilatava l'appoderamento sia nelle fattorie private che in quelle granducali, presto allivellate), si puntò anche sullo sviluppo della nuova città termale di Montecatini e sul potenziamento delle comunicazioni stradali e idroviarie locali, onde collegare agevolmente Livorno e il Valdarno di Pisa alla Padania mediante la nuova transappenninica Pistoia-Modena per l'Abetone. Per la Valdichiana, il modello di potenziamento agricolo si collegava ad una vera e propria «sperimentazione» urbanistica e insediativa, con particolare riguardo per l'edilizia rurale, onde «rispondere alle esigenze che l'utilizzo intensivo della terra bonificata determinava in termini di «confort» abitativo e lavorativo dei contadini, ossia di accrescimento del livello di dignità della residenza colonica «non per il lusso e la magnificenza», ma sotto il profilo igienico e funzionale» (Cresti, 1987, p. 93 e Rombai, 1989, p. 80).

La Valdichiana, o meglio i poderi formatisi sui nuovi terreni coltivabili lungo il Canale Maestro, per volere di Pietro Leopoldo, diventavano uno dei principali ambiti di sperimentazione dell'aggiornamento tipologico dell'edilizia colonica; una sperimentazione progettuale che, basandosi sulla pratica tradizionale, sulle prescrizioni contenute nel trattatello del Morozzi, cercava di giungere ad un prodotto formale che sapesse esprimere l'integrazione fra spazio residenziale, ambienti di lavoro e ambienti per l'immagazzinamento dei raccolti.

Dopo lunghe incertezze sulle finalità e sulle tecniche della bonifica (gli scienziati pietrolcopoldini come Ximenes, Perelli e Ferroni concordarono, comunque, sulla necessità di non eliminare completamente le «zone umide», funzionali alla navigazione interna e alla necessità di esportare, per questa via, le eccedenze frumentarie locali verso Arezzo e Firenze: non a caso, nella seconda metà degli anni '70 venne pure progettata la costruzione di un «navigante» dal Lago Trasimeno al Canale Maestro), nel 1787-89 il sovrano approvò definitivamente il grandioso progetto del matematico Vittorio Fossombroni, che di lì a qualche decennio avrebbe prodotto la «colmata generale» della Chiana.

Nel bacino compreso fra Bientina e Lucca, dopo tanti paralizzanti contrasti fra i due stati, Francesco Stefano incaricò Ximenes di provvedere alla sistemazione di un'area umida che svolgeva (come quella di Fucecchio) il ruolo importante di comoda idrovia lungo la quale passavano i commerci fra Arno e Lucchesia-Pesciatino. Lo scienziato gesuita fra il 1757 e il 1763 scavò il nuovo emissario in Arno e navigante detto Canale Imperiale largo 12 m e lungo circa 6 Km, innalzò due maestose fabbriche di cateratte ed effettuò tante piccole colmate nelle paduline per una spesa di oltre 36000 scudi. Ma i risultati non furono dei migliori, tanto che lo stesso Ximenes, mentre eseguiva questi lavori, pensava già

a progetti alternativi. Così prima suggerì al granduca e ai Lucchesi un altro emissario del padule a nord verso il Serchio, mediante la confluenza del Rogio nell'Ozzeri e quindi nel Serchio stesso e poi, mentre Perelli e la popolazione locale sostenevano l'idea della botte sotto l'Arno e dell'emissario autonomo verso Livorno, Ximenes formulò il gran disegno di un nuovo Ozzeri che con botti sottofluviali, canali sotterranei, trafori di monti e attraversamento di laghi doveva invece arrivare al mare di Viareggio. Ma l'immensità della spesa (oltre 123000 scudi) e le difficoltà tecniche da superare sconsigliarono la Repubblica di Lucca dal mettere in pratica il progetto, anche per la dissociazione finanziaria di Pietro Leopoldo. Negli anni seguenti Pietro Ferroni propose lo scavo di un emissario a sud parallelo all'Arno, mentre Pio Fantoni nel 1787 riprendeva la soluzione Perelli. Occorre sottolineare che costoro concordavano sulla necessità di abbassare il livello del lago, ma non di essiccarne completamente l'invaso. Questa soluzione sarà proposta e poi realizzata da Alessandro Manetti solo nell'Ottocento.

Per la Maremma Grossetana, fin dagli anni '40 e '50, si erano emanati non pochi provvedimenti innovativi come la libertà di esportazione del grano e il ripopolamento demografico di quella derelitta «provincia»: nel 1758 furono anche costruite le nuove grandi saline delle Marze presso Castiglione della Pescaia e all'inizio degli anni '60 vennero allivellati i vasti beni dell'Opera del Duomo di Grosseto ubicati nella pianura grossetana.

Naturalmente non tutto subito funzionò, ma finalmente la questione maremmana diveniva prioritaria all'attenzione dei politici ed insieme era aperta la strada alla più ardita e coerente azione di Pietro Leopoldo. Questi era appena arrivato in Toscana che immediatamente inviò il «regio matematico» Leonardo Ximenes a realizzare la sua tanto decantata «riduzione fisica». Così dal 1766 al 1780 circa furono effettuati lavori grandiosi con una spesa ingente di varie centinaia di migliaia di scudi: nacquero allora la Casa Rossa o fabbrica delle cateratte, il Canale Reale o emissario in mezzo al padule, il Canale di rinfresco o terzo navigante fra il lago e l'Ombrone, fu effettuata la sistemazione del borgo di Castiglione e del suo porto con moli, banchine, lastricati, strade, acquedotto, nuovi quartieri e magazzini. Inoltre furono adottati tutti gli altri provvedimenti tipici del riformismo leopoldino che in Maremma risultarono ulteriormente accentuati: soppressione di regalie statali, riconoscimento delle autonomie locali, condoni di debiti comunali, semplificazione dell'apparato fiscale, generalizzata libertà imprenditoriale e commerciale, soppressione degli usi civici, allivellazione di terre risanate, alienazione delle fattorie granducali, promozione della ricerca mineraria ed espansione dell'industria siderurgica statale. Questi due settori (industria mineraria e del ferro), nell'Ottocento, saranno visti poi come fulcro integrato per il «risorgimento» ambientale della Maremma.

Eppure fu proprio nel settore idraulico che qualcosa non funzionò: Ximenes non volle mai ricorrere ad una colmata generalizzata del padule perché si mostrò sempre fermamente convinto che i grandi laghi toscani non dovessero essere completamente essiccati, ma dovessero sopravvivere seppure regolati nel regime delle acque, in quanto rappresentavano fonti importanti di reddito con la pesca, la caccia, il pascolo, la vegetazione palustre ed utili infrastrutture sociali come idrovie di trasporto e come provvidenziali bacini di espansione delle acque superficiali. Pertanto cercò di mettere in pratica una difficile e complicata regimazione idraulica con tutta una serie di canali immissari ed emissari e di manufatti regolatori che in verità non dettero mai i risultati sperati. Così dopo quasi 15 anni di indefessi e costosi lavori (da 1 a 2 milioni di lire) il gesuita fu rimosso e sostituito a partire dalla seconda metà degli anni '70 dal Ferroni e quindi dal Fantoni, che nel 1787 ripropose l'opportunità della colmata generale con le torbide dell'Ombrone, che sarebbe stata accolta solo nel 1828.

Occorre ricordare che le allivellazioni e le alienazioni delle fattorie e dei patrimoni granducali, comunali, ospedalieri, ecclesiastici ecc. realizzate dal 1760 in poi, anche se solo in parte (probabilmente

minima) finirono per irrobustire la sparuta proprietà piccolo-coltivatrice esistente nella Toscana non montana, favorirono non di meno l'accesso alla terra dei ceti della piccola e media borghesia campagnola, e sicuramente agevolarono la diffusione e la dilatazione degli insediamenti colonici (come dimostrano gli ordini pietro-leopoldini di costruire case rurali e le agevolazioni finanziarie ai possessori di livelli e ai proprietari della Valdinievole del 1782-86, della Maremma Pisana e del Pietrasantino del 1784, come pure della Maremma Pisana e Grossetana, per le quali aree tali provvidenze furono riprese negli anni '30 dell'Ottocento, ecc.), con particolare riguardo per le pianure di colmata (Rombai, 1987, p. 137).

E in effetti, nei bacini interni e nella Maremma Pisana, fino dal tardo Settecento, si assiste all'espansione della colonizzazione sotto forma essenzialmente di appoderamento mezzadrire. L'avanzata della «bonifica integrale» e della colonizzazione agricola contribuirono a trasformare, talora profondamente, i connotati paesistici e le strutture economico-sociali, generalmente elementari, verso stadi più maturi e complessi.

3. *La «filosofia degli interventi» e le realizzazioni in materia infrastrutturale*

a) *La viabilità.* Nei primi decenni del Settecento, il Granducato presentava squilibri così vistosi di natura ambientale (paesistico-agraria, infrastrutturale, ecc.) e sociale che non sfuggivano agli osservatori attenti, toscani e stranieri. In modo schematico si può parlare di una vera e propria dicotomia geografica fra la popolosa parte centrale, con le sue città e i suoi numerosi centri minori, con il suo paesaggio a colture miste polarizzato dal fitto reticolo delle case contadine e delle ville-fattorie, e le altre parti (la «Toscana senza mezzadria»), corrispondenti alle sezioni periferiche occupate dalla zona appenninica e dalle Maremme litoranee.

Non occorreva 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» (Ciano, in Ciuffoletti-Rombai, 1989).

L'unificazione degli innumerevoli «tasselli» disarticolati che componevano lo spazio toscano, dal punto di vista legislativo e amministrativo e — soprattutto — stradale e commerciale, nel «programma-mosaico del territorio riunito» (Cresti, 1987), è uno degli aspetti più rilevanti degli interventi lorenesi. Di sicuro, le difficoltà imposte alla circolazione interna dalla disastrosa situazione in cui versava la rete stradale e idroviaria rappresentavano un'autentica strozzatura per la formazione di un unico mercato nazionale: questa disarticolazione spaziale emergeva particolarmente nei frequenti periodi di carestia e rendeva difficile il rifornimento delle aree colpite da avverse condizioni meteorologiche. In questo contesto, il problema delle comunicazioni assunse un ruolo davvero basilare nel progetto riformatore dei Lorena. La loro politica stradale seguì sempre due criteri fondamentali: quello di addivenire a collegamenti il più possibile rapidi e sicuri con la Padania (e con Vienna) e con i porti adriatici da una parte (per rispondere a queste esigenze saranno costruite ben nove strade transappenniniche), e quello di arrivare, internamente al Granducato, ad una unificazione effettiva del mercato. Le strade erano concepite prioritariamente per favorire l'agricoltura, l'industria e il commercio, ma alla fine divennero un fattore essenziale di progresso sociale e culturale, oltre che economico (Rombai, 1989, p. 78).

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.

A partire dalla metà del Settecento — nel settore viario — si verifica una «svolta» di portata tale da poter essere definita una vera e propria «rivoluzione stradale»: nell'arco di pochi decenni, infatti sotto la nuova dinastia, la rete stradale del Granducato rinnova molte delle sue strutture esistenti e ne acquisisce altre importantissime, fino ad assumere una fisionomia che cambierà solo ai nostri giorni.

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 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 soppresse 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. Pietro Leopoldo, con il nuovo Regolamento generale per le Comunità del 1774, decentrava — di fatto e coerentemente — l'esecuzione dei lavori, affidandoli alle comunità.

I Lorena 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) ma di proiettare al di là della barriera orografica, verso i pingui mercati padani e verso gli scali adriatici, questo sistema moderno di comunicazioni, al fine di sfruttare al meglio le opportunità offerte dal porto labronico come sbocco commerciale per l'economia della regione.

Per quanto concerne le più importanti realizzazioni d'età lorenese, basterà qui ricordare che — durante il principato di Francesco Stefano e soprattutto di Pietro Leopoldo — vennero costruite alcune arterie «a largo raggio», disposte lungo la fondamentale dorsale nord-sud, che per la prima volta aprirono a tutti i veicoli la barriera montuosa separante l'Italia settentrionale dalla centrale, fino ad allora penetrata solo da impervie mulattiere. È il caso della prima carrozzabile Firenze-Bologna per il passo della Futa (realizzata dalla Reggenza 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

di Valdichiana (1777-81); 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 Littorale 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 dovevano invariabilmente attraversare a guado, mediante l'allargamento e la sistemazione con massicciata del piano stradale, mediante la costruzione 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 (nel 1782-90 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 ed in tutti i tempi praticabile dalle ruote, anche sul dorso della montagna». Di altre 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 (Rombai, 1987, pp. 122-123).

b) *Le idrovie.* Le tradizionali vie d'acqua che mettevano direttamente in collegamento — mediante l'Arno e i suoi affluenti, ed anche i laghi-paduli di Bientina e Fucecchio che confluivano nel più grande fiume toscano — Firenze e il suo bacino da una parte (con la Valdinievole e Lucca, tramite gli emissari dei laghi-paduli di Bientina e Fucecchio appunto) con Pisa e Livorno dall'altra, risultavano ormai tutte gravemente decadute intorno alla metà del Settecento: e ciò, pur tenendo conto del fatto che il costo del trasporto delle merci era assai inferiore per via d'acqua che per via di terra. Nonostante le difficoltà che derivavano 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 e Pietro Ferroni).

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 e Fossa Navereccia per Altopascio) e di quello di Fucecchio (Usciana e Canali del Terzo e del Capannone e di Bellavista); grazie alla liberalizzazione delle attività di sbarco e d'imbarco nei numerosi, piccoli scali ivi ubicati (tutti lavori e provvedimenti approvati e 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 «susceptibile 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 tale causa la Valle d'Arno superiore

e 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 nervo della popolazione, specialmente allora che furono navigabili ed additarono qui la via del commercio. Tutto tende a scender vers'Arno il frutto industriale del Granducato; e forse, chissà, la valle di questo fiume maggiore deve congiungersi un giorno per mezzo d'una linea traversa, che valichi la criniera dell'Appennino, con la Val di Montone, ed unire i due mari Mediterraneo ed Adriatico». 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 «spinger più avanti della Fossa Navereccia 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 Massaciuccoli, 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 dell'Arno, ma assicurò un efficiente collegamento tra Firenze e Livorno (Rombai, 1987, pp. 126-128).

c) *I porti marittimi.* Le piazzeforti di Livorno e Portoferraio, anche sotto Pietro Leopoldo, continuaron ad essere considerate i «cardini» della difesa militare dello stato toscano, anche se le funzioni economiche cominciarono ad essere anteposte a quelle strategiche. In ogni caso, a partire dalla metà del Settecento vennero eseguiti cospicui lavori, sia all'importante base elbana (le cui fortificazioni e le altre strutture di appoggio, quali caserme, polveriere, ospedale militare e biscotteria trovarono allora una sistemazione definitiva), sia soprattutto al «gran porto» labronico, tradizionalmente uno dei tre grandi porti di deposito del grano e dei «generi coloniali» del Mediterraneo con Marsiglia e Genova, per quanto in continua decadenza nella prima metà del secolo per vari fattori congiunturali negativi.

Già Francesco Stefano — dopo i privilegi concessi nel 1748 per lo sviluppo della marina toscana — tra il 1751 e il 1758 aveva disposto l'ampliamento della città, mediante costruzione del sobborgo di San Iacopo (contiguo al lazzeretto secentesco), per raccogliere la nuova popolazione e per realizzarvi magazzini e attracchi per la pesca.

Nel 1766, Pietro Leopoldo ordinò l'erezione dell'ospedale militare, di una caserma per la «Truppa Marina» (120 uomini) e di un istituto specializzato per l'istruzione e l'addestramento alle armi di 12 nobili giovani come «guardie marine o cadetti», allora inaugurato con l'intento di formare lo stato maggiore del domani (primo nucleo dell'attuale Accademia Navale labronica). Nel 1776, poi, avendo compreso che Livorno non poteva essere considerata una semplice piazzaforte, bensì un grande emporio mercantile, decise di abolire il divieto di edificazione fra la cerchia muraria e la linea delle cosiddette «guglie» difensive esterne, e da allora cominciarono a nascere i fiorenti sobborghi. Lo stesso sovrano nel 1778 sancì lo status di «porto franco» di tutta la città, con privilegi doganali, e nel 1780 dispose pure la costruzione del lazzeretto di S. Leopoldo, procurò infine che i fondali del porto, della darsena e dei fossi livornesi fossero accuratamente dragati.

Questi interventi (insieme con le misure liberoscambiste approvate dal sovrano) ebbero riflessi po-

sitivi anche sul movimento commerciale, dato che a decorrere dal 1770 circa l'attività del porto riprese vigore, e Livorno cominciò ad essere il porto della Toscana (alla quale si saldava mediante un efficiente reticolo di strade e idrovie) e non più una entità separata rispetto ad essa come nel passato.

4. *I confini costieri e interni e le strutture di controllo del territorio.* Sotto Pietro Leopoldo si affermò un indirizzo neutralistico — scrive lo stesso granduca: «la Toscana è chiaro che non è in stato di entrare in guerra con nessuno. Posto questo principio, va esaminato lo stato militare...» — che comunque comportò la salvaguardia del sistema delle fortezze costiere che venne anzi ulteriormente rafforzato, per ragioni di ordine sanitario e doganale, più che militari.

Nel 1767, il sovrano sciolse gran parte dei corpi militari e ridusse ai minimi termini l'artiglieria e le strutture difensive interne: egli, infatti, «fece visitare tutta l'artiglieria e trovatane moltissima dell'inservibile, come anche delle armi degli arsenali, la fece alienare, come pure fece disarmare e vendere tutte le inutili fortezze [della Toscana interna] ritenendo unicamente quelle di Livorno, Portoferaio, le due di Firenze e quelle di Grosseto e Volterra». Assai diversa, almeno agli inizi, fu la politica di Pietro Leopoldo per la marina e per le fortezze costiere, che cercò di favorire e di sviluppare per le sue importanti mansioni di protezione del porto di Livorno e delle coste e di scorta delle navi mercantili toscane: le 5 fregate e le 2 navi appoggio nel 1770 furono affidate all'ammiraglio inglese John F.E. Acton. Ben presto, però, anche per le considerevoli spese di mantenimento, il granduca cambiò politica e vendette quasi tutta la flotta, nel convincimento anche che la Toscana, per la sua situazione e la sua politica estera, non avesse bisogno di marina da guerra (addirittura, il 1º agosto 1778 venne dichiarata la «perenne neutralità» del Granducato): «le fortezze costiere e due piccole imbarcazioni veloci e in grado di avvicinarsi a riva (della classe dei guardiacoste) erano più che sufficienti per assicurare i pescatori, il mare e il litorale toscano dalle incursioni barbaresche e per far rispettare le leggi di sanità marittima» (Barsanti-Rombai, 1988).

Soprattutto negli anni '40-'60, l'organizzazione militare della Toscana fu oggetto di particolari attenzioni, sia per le pestilenze che per le guerre che coinvolsero drammaticamente anche il Granducato. Tutto il litorale fra Pisa e Motrone, per esempio, «era affatto spogliato e sprovvveduto di torri e posti di scoperta» (essendo le due antiche torri di Bocca d'Arno e del Fiume Morto ormai assai distanti dal mare per l'avanzata della linea di costa). Tanto che Francesco Stefano ordinò, nel 1758, l'edificazione dei due fortini di Bocca di Serchio e di Bocca d'Arno, e nel 1762 la costruzione degli altri tre «posti armati» di Migliarino, Gombo in S. Rossore e Mezzapiaggia nel Tombolo di Pisa. Nella parte più meridionale del litorale non si effettuarono invece realizzazioni di rilievo, a prescindere dal palazzo fortificato eretto nel 1739 alla foce del fiume Cecina da Carlo Ginori che aveva avuto in feudo dall'imperatore granduca l'omonima fattoria demaniale.

L'inizio della Rivoluzione Francese valse a completare il disegno di razionalizzazione e potenziamento del sistema di controllo del territorio litoraneo che era già avviato qualche anno prima, e precisamente intorno alla metà degli anni '80, mediante interventi di restauro, ristrutturazione e ampliamento delle strutture antiche, e di edificazione di nuove per potenziare la maglia delle «difese» militari e sanitarie costiere, anche al fine di adeguare i punti di controllo doganale alle accresciute esigenze di uno stato in forte trasformazione come quello pietroleopoldino. Furono così costruiti (secondo un unico modello architettonico) i fortini di Forte dei Marmi (1786-88), Forte di Bibbona, Forte di Castagneto (1786), Forte di S. Rocco (1787-93) e Forte delle Marze (fine anni '80-1793), quest'ultimi nel Tombolo di Castiglione della Pescaia e Grosseto; venne ricostruita in posizione più vicina al mare la Torre del Cinquale (1782) e ampliata e ridotta alla forma attuale di fortino la Torre Troia, oggi Punta Ala (1788-89).

Numerose «dogane» (che in genere ospitavano picchetti militari, oltre il doganiere e «l'ufficiale di Sanità») furono erette negli anni '80 entro o accanto ai nuovi forti, oppure in altri luoghi, come a Castiglione della Pescaia, alla Trappola, a Cala di Forno.

Dogane, torri e fortini raggiunsero in breve tempo l'obiettivo che il sovrano si era proposto, se nel 1790, al momento della sua partenza per Vienna, egli stesso non mancò di sottolineare (nelle sue *Relazioni*) «che il servizio tanto delle torri che dei cavalleggeri pare che si faccia molto bene e con tutta esattezza». E che «tutte le torri sono state trovate in ottimo stato, ben tenute e risarcite e i soldati sani e ben vestiti»; il tutto, in stridente contrasto con la situazione della Maremma settentrionale (appartenente a Piombino) e meridionale (appartenente ai *Presidios*), ove le fortificazioni risultavano ancora «mal custodite, poco guardate e armate».

Per il controllo fiscale della sempre controversa linea di confinazione interna — che negli anni '80 del XVIII secolo, mediante laboriosi accordi stipulati (su basi cartografiche assai precise elaborate congiuntamente dagli ingegneri delle parti in causa, in genere diretti dai «matematici regi»: le figure sono conservate in ASF, specialmente nei fondi *Archivio Moderno dei Confini* e *Miscellanea di Piante*) con gli altri stati toscani, come Lucca nel 1786 e nel 1794-1798, Piombino nel 1781-83, i *Presidios* di Orbetello nel 1792 e a più riprese con quelli esteri, come Genova, Parma, Modena con Massa-Carrara e i feudi imperiali in Lunigiana tra il 1780 e il 1792, e specialmente tra il 1777 e il 1788 con lo Stato della Chiesa per la lunga frontiera intercorrente fra Bolognese e Romagna a nord, Marche ed Umbria ad est (particolarmente difficile fu l'accordo per la Valdichiana nel 1777-78, per le complesse connessioni con le operazioni della bonifica) e il Lazio a sud — Pietro Leopoldo decise la realizzazione di un fitto e imponente sistema di edifici doganali, situati in posizione strategica tale da sbarrare il passo a qualsiasi flusso commerciale, in entrata o in uscita, interessante il Granducato. È proprio negli anni '80 che furono infatti costruite alcune decine di dogane lungo le arterie stradali e idroviarie di confine, sia esterno (nell'arco appenninico compreso fra l'Abetone e la Valtiberina, così come in tutta la rimanente frontiera con lo Stato della Chiesa fino al mare) che interno, nei comprensori di Bientina e Pescia contigui al Lucchese e in quelli maremmani adiacenti al Piombinese.

Lidia Calzolai e Leonardo Rombai