

Orientamenti e realizzazioni della politica territoriale lorenese in Toscana. Un tentativo di sintesi

Premessa

Il permanere della ben nota « lacuna storiografica » circa il periodo lorenese — che resta ancora in attesa di un sistematico svolgimento (esso non è mai stato, infatti, studiato globalmente, in tutta la densità dei suoi problemi e delle sue realizzazioni, se si astrae dal recente e apprezzabile tentativo di sintesi di Paolo Bellucci) (1) — va-

(1) Riprendo l'espressione usata da Danilo Barsanti nella recensione (in « Rivista di Storia dell'Agricoltura », 1985, n. 1, p. 157 ss.) a P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana. Gli uomini e le opere*, Firenze, Edizioni Medicea, 1984. Sui Lorena e sulla Toscana lorenese, si devono comunque vedere i lavori di L. DAL PANE, *Le finanze toscane dagli inizi del sec. XVIII alla caduta del Granducato*, Milano, Banca Commerciale Italiana, 1965 e *Industria e commercio nel Granducato di Toscana*, vol. I, *Il Settecento* e vol. II, *L'Ottocento*, Bologna, Patron, 1971 e 1973, e *I lavori preparatori per la grande inchiesta del 1766 sull'economia toscana*, in AA.VV., *Studi storici in onore di G. Volpe*, Firenze, Sansoni, 1958, pp. 261-313; F. DIAZ, *Agli inizi della dinastia lorenese in Toscana. I problemi della Reggenza*, in AA.VV., *Studi di storia medievale e moderna in onore di Ernesto Sestan*, Firenze, Olschki, 1980, vol. II, p. 669 ss.; G. PARENTI, *La popolazione della Toscana sotto la Reggenza lorenese*, Firenze, Rinascimento del Libro, 1937; N. RODOLICO, *Emanuele di Richemont iniziatore delle riforme lorenese in Toscana*, in IDEM, *Saggi di storia medievale e moderna*, Firenze, Le Monnier, 1963, p. 362 ss. e *Stato e chiesa in Toscana durante la Reggenza lorenese*, Firenze, Le Monnier, 1910; F. VALSECCHI, *L'Italia nel Settecento*, Milano, Vallardi, 1971; F. VENTURI, *Illuministi italiani*, t. III: *Riformatori lombardi, piemontesi e toscani*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1958 e *Settecento riformatore*, Torino, Einaudi, vol. I, 1969; A. ANZILLOTTI, *Piccola e grande proprietà nelle riforme di Pietro Leopoldo e negli economisti del secolo XVIII*, in « Bullettino Senese di Storia Patria », 1915, n. 3, p. 339 ss. e *Decentramento amministrativo e riforma municipale in Toscana sotto Pietro Leopoldo*, Firenze, Lumachi, 1910; F. DIAZ, *F.M. Gianni. Dalla fisciocrazia alla politica sotto Pietro Leopoldo di Lorena*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1966; G. GIORGETTI, *Per una storia delle allivellazioni leopoldine*, in IDEM, *Capitalismo e agricoltura in Italia*, Roma, Editori Riuniti, 1977; I. IMBERCIADORI, *Campagna toscana nel '700*, Firenze, Vallecchi, 1953 e *Economia toscana del primo '800*, Firenze, Vallecchi, 1961; M. MIRRI, *Proprietari e contadini nelle riforme leopol-*

nifica qualsiasi pretesa di ricostruzione generale ed esaustiva degli effetti del riformismo dei Lorena in materia di politica amministrativa, economica e finanziaria. Temi come la liberalizzazione degli scambi e la formazione di un unico territorio doganale, le riforme amministrative a scala comunale e « provinciale » (potesterie e vicariati), la perequazione fiscale e il catasto geometrico-particellare, la legislazione in merito alla politica agraria e alla mobilitazione dei patrimoni demaniali e degli enti (ecclesiastici, ospedalieri, cavallereschi) attendono ancora una puntuale analisi (almeno per quanto riguarda la lunga durata e l'insieme del Granducato); come pure (e a maggior ragione) devono essere ancora studiati i riflessi che i provvedimenti sopra enunciati ebbero sull'organizzazione territoriale. Compatibilmente

dine, in « Movimento Operaio », 1955, n. 2, p. 183 ss. e *Introduzione* a AA.VV., *Contadini e proprietari nella Toscana moderna*, Firenze, Olschki, vol. I, 1979, p. 9 ss.; R. MORI, *Le riforme leopoldine nel pensiero degli economisti toscani del '700*, Firenze, Sansoni, 1951; A. WANDRUSZKA, *Pietro Leopoldo. Un grande riformatore*, Firenze, Vallecchi, 1968; A. ZOBÌ, *Storia civile della Toscana dal 1737 al 1848*, Firenze, Molini, 1850-52; G. BALDASSERONI, *Leopoldo II granduca di Toscana e i suoi tempi*, Firenze, All'Insegna di S. Antonino, 1871; D. BARSANTI, *La Toscana dai Medici ai Lorena. Vicende politiche e rinnovamento dello Stato*, in « Bollettino della Società Storica Maremmana », vol. 47-48, 1984, p. 11 ss.; C. PAZZAGLI, *L'agricoltura toscana nella prima metà dell'Ottocento*, Firenze, Olschki, 1973; G. BIAGIOLI, *L'agricoltura e la popolazione in Toscana all'inizio dell'Ottocento*, Pisa, Pacini, 1975; AA.VV., *Alla scoperta della Toscana lorenese. Architettura e bonifiche*, Firenze, Edam, 1984; R. STOPANI, *Industria e territorio in Toscana nel primo Ottocento*, Firenze, Salimbeni, 1983; C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina del « territorio riunito » all'unificazione nazionale (1737-1859)*, in IDEM, *I centri storici della Toscana*, Milano, Arti Grafiche A. Pizzi (ed. della Banca Toscana), 1977, vol. II, p. 25 ss.; L. DEL PANTA, *Una traccia di storia demografica della Toscana nei secoli XVI-XVIII*, Firenze, Dipartimento Statistico Matematico, 1974 e *Città e campagna in Toscana nella seconda metà del XVIII secolo*, in « Storia Urbana », n. 5, 1978, p. 51 ss.; G. MORI, *L'estrazione dei minerali nel Granducato di Toscana durante il periodo delle riforme (1737-1790)*, in « Archivio Storico Italiano », CXVI, 1958, p. 207 ss. e *L'industria del ferro in Toscana dalla Restaurazione alla fine del Granducato (1815-1859)*, Torino, Ilte, 1966; C. CIPRIANI - G. TANELLI, *Risorse minerarie e industria estrattiva in Toscana. Note storiche ed economiche*, in « Atti e memorie dell'Accademia Toscana di Scienze e Lettere La Colombaria », Firenze, vol. XLVIII, 1983, p. 241 ss. Sulle figure dei sovrani e sulle loro opere, si possono vedere — tra le numerose monografie esistenti — i recentissimi studi di F. PESENDORFER, *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, oltre a G. GIORGETTI, *Su Leopoldo II, granduca di Toscana*, in « Studi Storici », VI, 1965, pp. 547-554; ed E. SESTAN, *Don Abbondio in solio. Il granduca Leopoldo II*, in AA.VV., *Europa settecentesca ed altri saggi*, Milano-Napoli, Ricciardi, 1951, pp. 156-172.

con lo spazio che spetta ad una semplice relazione, cercherò di evidenziare i lineamenti essenziali della complessa politica di *aménagement*, con particolare riguardo per i lavori pubblici e per le infrastrutture, create per finalità di progresso civile e sociale e per garantire il successo della politica economica borghese sostenitrice della libera imprenditorialità privata. Dovendo necessariamente astrarre — in quanto trattate da Danilo Barsanti in questo stesso volume — dalle opere di bonifica e di regimazione idraulica (che da Pietro Leopoldo in avanti rappresentano sicuramente la base di riferimento essenziale del « governo del territorio », in quanto a quelle è possibile correlare tutto un complesso di altri provvedimenti, nel quadro di una organica azione di pianificazione che è stata felicemente denominata di « bonifica integrale »), cercherò di soffermarmi principalmente sulla politica stradale e ferroviaria, e poi sugli orientamenti urbanistici dei governi lorenese. In effetti, le infrastrutture di comunicazione rappresentano, oggettivamente, il risultato più concreto e duraturo del riformismo 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 campagne, e particolarmente dalla capitale nei confronti delle « provincie ». Di sicuro, la situazione concreta avanti le riforme era caratterizzata « da uno squilibrio fra agricoltura e industria, fra città e campagna. Si trattava di una situazione di privilegio per la capitale, per le città, per le industrie cittadine, che si era venuta creando nei secoli attraverso la legislazione e la politica intonata a principi mercantilistici » (2).

A questo proposito è bene esplicitare la convinzione che — se anche i Lorena procedettero, nella risoluzione dei problemi, per gradi e attraverso esperienze successive, piuttosto che in obbedienza a piani preconcentti — in conclusione, però, l'organicità delle loro riforme sta a significare « la volontà di attuare dei disegni, maturati nell'esperienza e fra loro coerenti ». Insomma, « la loro organicità è data dal fatto che il governo di Pietro Leopoldo [e più tardi quello di Leopoldo II] ha tenuto conto delle connessioni e della interdipendenza fra i vari aspetti di una realtà complessa » (3).

(2) L. DAL PANE, *Le riforme economiche e finanziarie di Pietro Leopoldo*, in « Rassegna Storica Toscana », II, 1956, p. 234.

(3) *Ibidem*, p. 230.

Quanto agli obiettivi di fondo, questi possono essere riassunti ne « la formazione di mercati più larghi, la libertà della proprietà, quella del commercio, del lavoro e di locomozione ». In altre parole, si trattava « di cementare l'unità dello Stato e di creare un mercato territoriale » (4).

Così, mentre furono assai contenute e limitate « le opere pubbliche dettate da ideali di pura magnificenza », si estesero e si allargarono « in maniera veramente inusitata le spese per le opere pubbliche di interesse generale »: soprattutto coinvolgenti le parti del Granducato « che erano state dimenticate o neglette col prevalere della politica accentratrice della capitale. Se lo Stato, negli ideali del granduca e dei suoi consiglieri, deve tirarsi indietro di fronte all'attività privata nel campo economico, non può sottrarsi al compito di creare le condizioni materiali necessarie al libero sviluppo dell'attività individuale. La *funzione negativa* dello Stato di garantire la sicurezza e la libertà economica si completa con la *funzione positiva* di agevolare l'attività dei singoli mediante il compimento di quelle opere pubbliche che ne rendono possibile o facile il pieno esplicarsi. Bonifiche, strade, canali, porti, educazione, cultura agraria, scuole... costituiscono la manifestazione di questa missione dello Stato che si estende in larghezza e profondità sotto il secondo lorenese » (5).

Indipendentemente dai risultati locali o settoriali conseguiti, è da tutti riconosciuto che l'epoca lorenese ha rappresentato un momento importantissimo per il definitivo passaggio da uno Stato comunale-cittadino, formatosi per aggregazioni successive di conquiste territoriali attorno alla capitale, a uno Stato unitario moderno, caratterizzato da un'unica legislazione vigente ed ormai liberato da ogni residuo e privilegio feudale. Di sicuro, con i Lorena, si comincia veramente ad affrontare, con provvedimenti incisivi, la condizione di squilibrio territoriale esistente e, insieme, si tenta di ridurre lo sbilanciato rapporto fra le varie classi sociali: in proposito, molti storici hanno giustamente messo in luce il fatto che — « se è vero che la riflessione sulla condizione umana e la ricerca *illuminata* dei mezzi materiali e culturali idonei a migliorarla rappresentano le costanti preoccupazioni della *coscienziosa operosità* di Pietro Leopoldo », come anche di Leopoldo II — « è altrettanto vero che non sempre

(4) *Ibidem*, p. 232.

(5) *Ibidem*, pp. 241-242.

il grado qualitativo e quantitativo del miglioramento appare paragonabile al livello delle intenzioni » (6). Inoltre, va considerato il fatto che ai Lorena fece difetto una « cultura industriale » moderna; alla base del loro progetto riformatore stava, infatti, il riconoscimento dell'agricoltura come « sorgente dello Stato e delle manifatture ».

In ogni caso, siamo di fronte ad un complesso di riforme e di realizzazioni così vasto che ciascuna di queste meriterebbe di essere illustrata con ricchezza di particolari, piuttosto che per semplici accenni, come il tempo ristretto mi obbliga a fare.

La nuova « cultura del territorio »

In via preliminare è da osservare che, con i Lorena, si afferma un nuovo stile di governo: la logica dell'interesse politico, già nell'età di Francesco Stefano, 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; si staccano dall'erudizione per giungere a più immediati e vivi problemi; abbandonano l'astrattezza per confrontarsi con i bisogni concreti, sulla scia della migliore tradizione sperimentale della « scuola galileiana ». Già sotto la Reggenza, comincia infatti a formarsi il ben noto gruppo dei riformatori ed economisti toscani, aperto « alle idee di tutte le correnti del vasto movimento dell'illuminismo europeo » (7). D'altro canto, è noto che Francesco Stefano, Pietro Leopoldo, Ferdinando III e Leopoldo II seppero circondarsi delle migliori « teste d'uovo » espresse (per le materie economiche, finanziarie, giuridiche, amministrative) dal mondo scientifico e culturale della Toscana e che questi collaboratori « politici » si mostrarono generalmente all'altezza della situazione e delle aspettative. È altrettanto noto che gli stessi granduchi seppero ugualmente circondarsi dei più capaci « scienziati » operanti — essenzialmente tramite quella fucina che era lo Studio Pisano — nel Granducato, per quanto concerne la risoluzione dei complessi problemi teorici e pratici concernenti l'idraulica e l'ingegneria stradale o delle costruzioni (applicati

(6) C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina* cit., p. 29.

(7) A. WANDRUSZKA, *L'opera riformatrice di Pietro Leopoldo*, in « Rassegna Storica Toscana », II, 1956, p. 180. Cfr. pure F. VENTURI, *Scienza e riforma nella Toscana del Settecento: Targioni Tozzetti, Lapi, Montelatici, Fontana e Pagnini*, in « Rivista Storica Italiana », LXXXIX, 1977, pp. 77-105.

alla bonifica e alla regimazione fluviale, alla costruzione di strade, ponti, acquedotti, gallerie e « botti sottofluviali », edifici di ogni genere). In proposito, basterà ricordare i « matematici » (questo appellativo venne anche ufficializzato nella carica di « matematico regio », spettante a Leonardo Ximenes e a Pietro Ferroni) Tommaso Perelli, i citati Ximenes e Ferroni, Pio Fantoni e gli scienziati Vittorio Fossombroni, Gaetano Giorgini e Alessandro Manetti (8).

È invece assai poco noto che i Lorena seppero radicalmente riformare — migliorandolo qualitativamente e potenziandolo quantitativamente — l'apparato della « burocrazia tecnica », vale a dire degli operatori territoriali (« ingegneri » e « architetti »), che i Medici avevano creato a supporto delle esigenze conoscitive, progettuali ed esecutive dei vari « ministeri » governativi: Capitani di Parte Guelfa, Nove Conservatori e Riformagioni e Confini, Scrittoio delle Regie Possessioni, Scrittoio delle Regie Fabbriche, Amministrazione delle Regie Rendite. Se inizialmente, sotto la Reggenza, ci si limitò ad affiancare un nuovo « corpo » di ingegneri (quello del Genio Militare, costituito per soddisfare le esigenze peritali delle fortificazioni, oltre che dell'esercito e della marina in una fase storica in cui la Toscana fu coinvolta nelle guerre di successione europee), ai numerosi altri già esistenti a Firenze, a Siena e a Pisa, con Pietro Leopoldo invece — grazie anche all'opera dei suoi più stretti collaboratori nel settore delle scienze territorialistiche, come Ximenes e soprattutto Ferroni — si provvide senz'altro a formare, all'interno del nuovo dipartimento della Camera delle Comunità, istituito in sostituzione della Parte nel 1769, una vera e propria « scuola » di territorialisti civili. Questi « ingegneri-geografi », dal 1770 in avanti, dapprima produssero una massa copiosissima ed eccezionalmente qualificata (ri-

(8) Su questi aspetti cfr. D. BARSANTI - L. ROMBAI, *Leonardo Ximenes uno scienziato nella Toscana lorenese del Settecento*, Firenze, Edizioni Medicea, 1987, p. 5 ss. Sul gruppo di « intellettuali di punta » che, dal 1820 in avanti, tesero « a chinarsi sul loro mondo, ad osservarlo ed a comprenderlo con l'ausilio delle scienze sociali e statistiche » per poterlo migliorare, per « consolidarne la struttura e la natura più intima », riunendosi intorno al gabinetto letterario, alla « Antologia », al « Giornale Agrario Toscano » e allo « Archivio Storico Italiano » di Giovan Pietro Vieusseux — con il programma di « meno letteratura ed invece studi di scienze naturali, geografia, statistica e relazioni di viaggio, educazione, politica, economia, agricoltura, musica » (G. MORI, *Dall'unità alla guerra: aggregazione e disgregazione di un'area regionale*, in *La Toscana*, a cura di G. Mori, Torino, Einaudi, 1986, p. 82) — si rinvia ad U. CARPI, *Letteratura e società nella Toscana del Risorgimento: gli intellettuali dell'Antologia*, Bari, Laterza, 1974.

spetto al passato almeno) di materiali preparatori e progettuali, nei più diversi settori d'intervento della pianificazione territoriale, e poi tradussero in pratica (eseguendo i più disparati lavori promossi dallo stato e dagli enti locali, e anche dai ceti dominanti nei loro patrimoni fondiari) i principi elaborati sul piano teorico. Inutile dire che questi tecnici (tra cui spiccano i nomi di Giuseppe Salvetti e Ferdinando Morozzi, da considerare i veri capi scuola, e di Antonio Capretti, Salvatore Piccioli, Camillo Borselli, Stefano Diletti, Salvatore Falleri, Neri Zocchi, Francesco Bombicci e tanti altri) ebbero modo di affinare e ampliare le proprie attitudini di operatori « coscienti », capaci cioè di percepire qualsiasi problema espresso a scala territoriale, nella grande operazione catastale del 1778-87, che rimase incompiuta: in ogni caso, questi territorialisti seppero complessivamente e brillantemente risolvere i problemi tecnici (anche i più complessi) nei quali si traducevano le scelte politiche di uno stato moderno come quello piroleopolino (9).

Un ulteriore salto di qualità — dovuto anche all'esperienza centralista francese, alla cui celebre scuola degli ingegneri di Ponti e Strade si formò proprio Alessandro Manetti — si registrò colla Restaurazione, allorché poté finalmente essere realizzato (tra il 1817 e il 1826) il catasto geometrico-particellare, autentica « palestra » di « ingegneri » e « geometri ». Fu, comunque, coll'avvento di Leopoldo II e con la creazione di un unico dipartimento tecnico posto alle dirette dipendenze del sovrano (il Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade, istituito nel 1825 e diretto fino al 1859 dal Manetti), che lo stato lorenese poté dotarsi di un organo — perfettamente adeguato per il suo costante aggiornamento culturale e scientifico — « che ebbe la responsabilità della progettazione e dell'esecuzione tanto dei lavori di acque e strade [e poi di ferrovie] per conto regio, quanto dei lavori d'acqua, strade e fabbriche per conto comunitativo », con l'appoggio (per i bisogni della cartografia a scala territoriale) di un attrezzato « Imperiale e Reale Laboratorio » appositamente costituito nel 1828 (10).

L'azione politica, già nell'età della Reggenza e poi sotto i principi di Pietro Leopoldo e Leopoldo II soprattutto, promana da un

(9) Su questi temi mi si consenta di rinviare al mio saggio *La formazione del cartografo in età moderna: il caso toscano*, in AA.VV., *Cartografia e istituzioni in età moderna* (in corso di stampa a cura della Società Ligure di Storia Patria).

(10) AA.VV., *Alla scoperta della Toscana lorenese* cit., p. 20 ss.

disegno « vasto e grandioso » (11), 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 approfondite inchieste di natura geografico-statistica (da effettuarsi « sul campo ») e di natura storica (da effettuarsi prioritariamente sulle fonti documentarie per eccellenza, quelle archivistiche ufficiali dello stato). Più che per il passato, infatti, con i Lorena si assiste al fiorire di « visite » di scienziati, funzionari e tecnici i cui resoconti scritti (quasi sempre corredati da immagini cartografiche originali) vengono sollecitamente inoltrati al sovrano e ai ministri competenti: con i Lorena, si assiste alla « esplosione » delle inchieste e dei censimenti, effettuati con criteri omogenei per tutto il Granducato o per qualche sua parte (basterà qui ricordare l'inchiesta del governatore dello Stato di Siena Stefano Bertolini, promossa nel 1761 in tutte le comunità di quel vasto territorio, oppure la « grande inchiesta » del 1766-67 sulle condizioni dell'economia toscana, per non parlare di quelle svolte, dopo la fase delle « inchieste francesi », nell'età della Restaurazione e particolarmente dalla fine degli anni '20 dall'Ufficio di Statistica allora creato e posto alle dipendenze di Attilio Zuccagni Orlandini) (12). Ancora: in Toscana spetta indiscutibilmente ai Lorena (e non a Napoleone) la « invenzione » della monografia d'impostazione geografico-politico-statistica (comprendente, in una visione corografica d'insieme e secondo una griglia eminentemente sincronica e standardizzata, informazioni riguardanti il quadro ambientale, sia nelle componenti naturali che in quelle antropiche, con un approccio di norma problematico, al fine di evidenziare le potenzialità economiche del territorio e i bisogni di intere « provincie » e popolazioni o di determinati gruppi sociali), alla cui compilazione erano tenuti periodicamente i vicari (e talora i podestà e altri funzionari), dalla fine degli anni '70 del Settecento in poi (13).

(11) L. DAL PANE, *Le riforme economiche* cit., p. 230.

(12) Per l'inchiesta Bertolini e per altre simili cfr. D. BARSANTI, *Progetti di risanamento della Maremma Senese nel sec. XVIII*, in « Rassegna Storica Toscana », 1979, n. 1, p. 25 ss. Per l'inchiesta del 1766-67 cfr. L. DAL PANE, *I lavori preparatori* cit., p. 261 ss.

(13) Queste relazioni — in larghissima misura ancora conservate nell'Archivio di Stato di Firenze, *Segreteria di Gabinetto*, 316 e R. *Consulta*, 880, 3737 e 3738 — sono state proficuamente utilizzate da C. Pazzagli, D. Barsanti, E. Donati, da chi scrive e da altri ancora per la ricostruzione dell'assetto geografico-storico di comunità e « provincie » toscane.

In altri termini, i Lorena hanno dimostrato (fa eccezione lo sbandito Ferdinando III) di aver posseduto un apprezzabile grado di « coscienza territoriale » e uno spiccato interesse per le « scienze utili » (14), imbevuti come essi erano di una vasta cultura geografica moderna, di chiara matrice illuministica, che li induce ad affinare esemplarmente il contatto colla realtà, tramite il metodo sperimentale, l'osservazione diretta degli aspetti ambientali e sociali, la capacità geo-storica di ricostruzione dei diversi assetti del passato e di individuazione delle « permanenze » storiche sedimentate nel palinsesto territoriale. A questi sovrani può essere correttamente esteso il giudizio dato da Luigi Dal Pane su Pietro Leopoldo: « chi seguirà nei documenti di archivio il sistema di lavoro dei principi si accorgerà subito del continuo contatto che essi mantenevano coi fatti e col territorio, attraverso richieste ininterrotte di informazioni, pareri, consigli » (15).

Francesco Stefano mostrò sempre una straordinaria predilezione per le scienze naturali e per la geografia e spetta proprio al granduca-imperatore il merito di aver inaugurato questo fecondo metodo del « conoscere per governare ». Risiedendo a Vienna, egli aveva ovviamente estremo bisogno di « avoir sous ces yeux des representations exactes des villes principales et des postes militaires de son Grand Duché » (16); e dalla capitale dell'Impero egli fu infatti solito tempestare il Consiglio di Reggenza perché gli si inviasse relazioni descrittive dettagliate e carte topografiche « esatte » ogni volta che erano allo studio provvedimenti legislativi o progetti di altra natura con riferimento ad una determinata base spaziale. Così avvenne, per esempio, per le pianure di Pisa nel 1740-43 (17), per la Maremma Senese nel

(14) Così P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana*, cit., p. 34 a proposito di Pietro Leopoldo.

(15) Cfr. L. DAL PANE, *Le riforme economiche* cit., p. 230.

(16) Così, significativamente, si esprime nel 1749 il colonnello Edward Warren comandante il Genio Militare e il battaglione di artiglieria e direttore di tutte le fortezze dello Stato, nella dedica al sovrano della *Raccolta di piante delle principali città e fortezze del Granducato di Toscana*, conservata in ASF, *Segreteria di Gabinetto*, 695.

(17) Nel 1740, mentre la commissione guidata da Pompeo Neri e Tommaso Perelli visitava accuratamente le pianure di Pisa, venne inviato in loco anche il migliore ingegnere-cartografo dello Stato, Antonio Falleri, perché delineasse le carte a grande scala di quella « provincia », affinché servissero di base per la bonifica e la regimazione idraulica e per tutte le altre « incombenze » della politica del territorio. Cfr. L. ROMBALI, *La formazione del cartografo* cit.

1744-45 (18): ma già all'inizio del 1739, in occasione della sua unica visita a Firenze, il sovrano aveva istituito il Corpo degli Ingegneri del Genio Militare, incaricato dell'esecuzione della poderosa *Raccolta di piante delle principali città e fortezze del Granducato di Toscana* (ultimata nel 1749), oltre che di innumerevoli carte sciolte del litorale e delle singole torri e fortificazioni costiere, delle fattorie e ville granducali.

Pietro Leopoldo, il coltissimo « principe dei filosofi », l'intellettuale illuminista, ereditò dal padre l'interesse per le scienze territorialistiche e — nella sua azione di governo — si attenne coerentemente a « quel metodo scientifico o galileiano, quel *provando e riprovando* », tipico di « un uomo che legge e che pensa, e la cui azione pratica è sempre preceduta e guidata dalla lettura e dal ragionamento » (19). Egli, infatti, « era stato abituato a rendersi conto personalmente delle cose e dei loro problemi, aveva appreso dal padre ad apprezzare l'importanza dell'osservazione e della esperienza, tanto nel campo della natura, quanto in quello sociale e politico. Questo orientamento si incontrò e si fuse con la tradizione galileiana della cultura toscana. Uno dei compiti più importanti che i naturalisti del Settecento si prefissero fu quello di esplorare il territorio del Granducato [...]. Conoscere per deliberare. Questa massima [...] diventava l'insegna del giovane principe » (20). Grazie alle sue splendide *Relazioni sul governo della Toscana* (21), tutti possono oggi conoscere e apprezzare l'impegno personale rivolto, con costanza e lucidità, dal sovrano alla risoluzione dei molteplici problemi economici, sociali, sanitari e ambientali del suo stato, soprattutto durante gli innumerevoli sopralluoghi svolti tra il 1765 e il 1790.

(18) Lo stesso Falleri fu incaricato — mentre il sovrano stava meditando sulle ragioni del drammatico fallimento del tentativo di ripopolamento delle Maremme di Massa e di Sovana, registrato dal 1739 in avanti, con alcune migliaia di coloni lorennesi — di rilevare due carte particolareggiate del Massetano e del Sovanese e in più una carta topografica generale « exacte de toutes les Maresmes, sur la quelle l'on puisse distinguer les terrains qui ont possédés par les anciens propriétaires et ceux qui on été donnés aux Colonistes, ceux qui sont cultivés de ceux qui restent en friche, avec une relation explicative et détaillée sur la qualité de familles que l'on pourra y établir successivement ». Questa carta — ultimata nel giugno 1746 — servì per l'elaborazione dell'editto del primo dicembre 1746, prevedente l'esproprio dei latifondi del tutto incolti. *Ibidem*.

(19) A. WANDRUSZKA, *L'opera riformatrice di Pietro Leopoldo* cit., p. 184.

(20) L. DAL PANE, *Le riforme economiche* cit., p. 230.

(21) PIETRO LEOPOLDO D'ASBURGO LORENA, *Relazioni sul governo della Toscana*, a cura di A. Salvestrini, Firenze, Olschki, 1969-74, volumi 3.

Ma anche Leopoldo II — che non ebbe la cultura e la statura politica di Pietro Leopoldo e non fu « un gigante del pensiero, né un politico dalle lungimiranti vedute » (22), per quanto concerne i sottili e complicati giochi della politica internazionale — deve essere oggi obiettivamente rivalutato, almeno sotto il profilo dell'*aménagement*. Egli — secondo Furio Diaz — « fu l'immagine dell'ultimo principe assoluto, ma con una certa illuminazione che permetteva di governare benevolmente » (23). Gli addetti ai lavori conoscono il contributo — per molti versi analogo a quello dell'avo, ma espresso con ben altra partecipazione sentimentale, dato il carattere romantico dell'uomo — offerto dall'ultimo granduca alla conoscenza dei problemi reali e all'elaborazione della politica del territorio, particolarmente in occasione dei numerosi viaggi effettuati tra il 1824 e il 1859 nel suo stato (in specie nelle Maremme di Pisa e Grosseto) (24). Leopoldo II — scrive il fedele Manetti — fin dall'inizio del suo principato, « consultando le carte della sua segreteria intima non è presumibile che trascurasse quelle lasciate dall'avo, per cui poté accorgersi della importanza somma posta da Pietro Leopoldo nel percorrere le provincie del suo stato onde vedere coi propri occhi le loro condizioni, dar peso giusto ai loro bisogni, alle domande dei Comuni e degli abitanti e conoscer di persona le autorità locali e gli impiegati dall'infimo grado al superiore, tenendo conto di tutto e registrandolo sommaria-

(22) G. ARFÈ, *Un colloquio tra Leopoldo II e Ferdinando II (1851)*, in « Rassegna Storica Toscana », II, 1956, p. 189. Cfr. pure G. GIORGETTI, *Su Leopoldo II* cit., p. 547 ss.

(23) *Quel Canapone non era poi male. Dialogo con Furio Diaz sulla vera Toscana moderna dei Lorena*, intervista di Pier Francesco Listri a Furio Diaz, in « La Nazione » del 16 novembre 1986, p. 3. « Nell'indole bonaria di Leopoldo II, nelle sue idee, poche e non peregrine, di principe illuminista settecentesco trasferito nell'Ottocento, è l'intera logica coerenza dei primi suoi 23 anni di governo, dal '24 al '47 »: E. SESTAN, *Don Abbondio in solio* cit., p. 143.

(24) Come è noto, tutti gli appunti e i progetti, i giornali dei viaggi e i resoconti delle visite elaborati da Leopoldo II sono conservati manoscritti nel fondo *Segreteria di Gabinetto Appendice* dell'Archivio di Stato di Firenze. Si può avere un'idea del loro interesse dagli stralci relativi alla Val dipeccora in Maremma, editi in L. ROMBAI - I. TOGNARINI, *Follonica e la sua industria del ferro. Storia e beni culturali*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1986 e in M. AZZARI - L. ROMBAI, *Scarlino tra Settecento e Ottocento: economia e società*, in AA.VV., *Scarlino I. Storia e territorio*, a cura di R. Francovich, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1985, p. 138 ss., e di quelli relativi al Castiglione e alla pianura grossetana, in D. BARSANTI, *Castiglione della Pescaia. Storia di una comunità nei secoli XVI-XIX*, Firenze, Sansoni, 1984, oltre che dal diario (ben più sintetico) del sovrano edito da F. PESENDORFER, *Il governo di famiglia* cit.

mente nei suoi particolari segreti Diari, diligentemente classati, per servire alla occasione di doverli consultare prima di risolvere dal suo tavolino qualche affare spettante al materiale o al personale. Lodevole giustamente parve al nipote di imitare il nonno, e lo fece » (25).

La viabilità

È a partire dalla metà del Settecento che — nel settore viario — si verifica una « svolta » di portata tale da poter essere definita una vera e propria « rivoluzione stradale »: nell'arco di 80-90 anni, infatti, sotto la nuova dinastia, la rete stradale del Granducato rinnova molte delle 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 progresso economico, sociale e civile: una « formidabile infrastruttura », 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 (26). 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 com-

(25) A. MANETTI, *Mio passatempo*, Firenze, Carnesecchi, 1885, p. 106.

(26) L. ROMBAI - M. SORELLI, *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento. Dall'assetto ancien régime alla « rivoluzione stradale » lorenese*, in AA.VV., *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda: Futa, Osteria Bruciata, Gogo*, Firenze, Giorgi e Gambi, 1985, pp. 35-62. Ad esempio, scrivevano significativamente gli ambasciatori veneziani Foscari e Contarini, rispettivamente nel 1527 e nel 1578, che le vie transappenniniche erano « tutte difficili e quasi inaccessibili da eserciti e da artiglieria », perché « la sicurezza dello Stato del Granduca è maggiore quanto più siano difficili e inaccessibili i varchi, come adesso sono ».

prendere le ragioni per cui la viabilità che risaliva i versanti dell'Appennino verso la frontiera fosse volutamente mantenuta nelle sue caratteristiche di estrema precarietà: in quelle condizioni, essa si prestava singolarmente, all'occorrenza, alla difesa. Infatti — scriveva in un'emblematica, dettagliata relazione del 1747 l'aiutante di campo del comandante supremo l'esercito lorenese — sarebbe stata « malagevole impresa » d'impedire « colla forza dappertutto il transito » agli eserciti nemici nelle innumerevoli vie mulattiere che scavalcavano la barriera orografica. Di fatto, « l'espedito 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 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...

Questa fitta rete appariva generalmente arcaica e trascurata, sia per la sua struttura « genetica » che per le sue condizioni d'uso. Nelle arce collinari e montane, le vie — indipendentemente dalla loro denominazione e classificazione gerarchica (27) — si caratterizzavano infatti, invariabilmente, per la tortuosità e per l'angustia del fondo stradale (quasi sempre sterrato, raramente sistemato con massiciata e 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

(27) 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 per i viaggiatori in luoghi prestabiliti »). Tutte le altre vie pubbliche (mantenute dalle circoscrizioni amministrative di base territorialmente interessate) erano chiamate « maestre ». Su questi temi rinvio ai miei saggi *L'assetto del territorio*, in *Prato storia di una città*, 2, *Un microcosmo in movimento (1494-1815)*, a cura di E. Fasano Guarini, Firenze, Le Monnier, 1986, p. 3 ss. e *Strade e politica in Toscana tra Medioevo ed età moderna*, in *Il Libro Vecchio di strade della Repubblica Fiorentina*, a cura di G. Ciampi, Firenze, Papafava, 1987, p. 5 ss.

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 arrivavano 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 tra 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 potesterie e ai vicariati. Questo per quanto riguarda le spese occorrenti per procurare i materiali, perché per l'esecuzione dei lavori di inghiaatura, rialzamento della massicciata, 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 radiocentrica 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 (28).

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. Ma mentre Pietro Leopoldo, con il nuovo *Regolamento generale per le Comunità* del 1774, decentrava — di fatto e coerentemente — l'esecuzione dei lavori, af-

(28) P. VICHÌ, *Le strade della Toscana granducale come elemento della organizzazione del territorio (1750-1850). Parte seconda*, in « Storia Urbana », n. 26, 1984, p. 4.

fidandoli 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 (29), 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 già ricordata 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 govno), 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 » (30).

In ogni caso, « la risoluzione di allestire un vasto sistema di vie carrozzabili » fu — come scrive nel suo puntuale saggio Pietro Vichi (31) — « perseguita con assiduità ed energia »; essa « avrà ripercussioni importanti anche in tempi lunghi. Il risultato di quanto realizzato in quegli 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

(29) Mi sembra da condividere il giudizio di Pietro Vichi (*ibidem*, p. 7), per cui questo periodo « resta altamente significativo, specie per il contributo dato alla nascita ed al consolidamento di una visione unitaria del sistema stradale della penisola », nonché per il « patrimonio di progetti » tramandato, « che costituirà un utile punto di riferimento negli anni avvenire ». Per un sintetico sguardo alle condizioni della viabilità in epoca napoleonica, cfr. L. BORTOLOTTI, *Livorno dal 1748 al 1858. Profilo storico urbanistico*, Firenze, Olschki, 1970, pp. 45-50. Cfr. — sulle vicende degli Ingegneri di Acque e Strade — A. MANETTI, *Mio passatempo* cit., p. 97 ss.

(30) ASF, *Acque e Strade*, filze varie.

(31) P. VICHI, *Le strade della Toscana* cit., p. 3.

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 « provincie » del Granducato, al fine di eliminare (o almeno di ridurre) gli scompensi fra territorio e territorio nella dotazione delle infrastrutture necessarie. Non si trattò, quindi, di un'operazione tesa ad assicurare soltanto la saldatura tra le varie « provincie » del Granducato e soprattutto tra Livorno e il suo entroterra storico (praticamente tutta la Toscana settentrionale, con epicentro a Firenze) 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 « fruttare al meglio le opportunità offerte dal porto labronico come sbocco commerciale per la economia della regione » (32).

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 » (33). 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 lore-

(32) *Ibidem*, p. 6.

(33) D. STERPOS, *Intervento*, in *Atti del convegno di Montecatini Alto* (29-30 maggio 1965) dedicato all'opera di Pietro Leopoldo Granduca di Toscana, in « *Rassegna Storica Toscana* », XI, 1965, p. 246 ss.

nese (34), 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. E' 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 (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);

(34) Sulla viabilità in generale e sulla politica stradale lorenese, sono da vedersi i classici lavori di D. STERPOS, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze e Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Firenze-Roma*, Novara, Istituto Geografico De Agostini (ed. della Società Autostrade di Roma), 1961 e 1964, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze, Sansoni, 1977, *Un costruttore di transappenniniche*, in « Autostrade », VI, 1964, n. 2, pp. 39-41 e n. 3, p. 110, *La barrocciabile casentinese: un'opera tipica (1786-1841)*, in « L'Universo », LIX, 1979, pp. 779-808 e *Intervento cit.*, pp. 246-252. Per alcune arterie o « provincie », cfr. pure gli studi di M. AZZARI - L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole nell'età leopoldina*, in AA.VV., *Atti del convegno sulla viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi (Buggiano Castello, giugno 1981)*, Bologna, Editografica Rastignano (ed. del Comune di Buggiano), 1982, pp. 63-111; L. ROMBAI - M. SORELLI, *La viabilità del Mugello occidentale cit.*, pp. 35-62; L. ROMBAI, *L'assetto del territorio*, cit., pp. 3-42; G. BORTOLOTTI, *La strada della Porretta. Saggi di storia della viabilità*, Bologna, Camera di Commercio, 1954 e P. TURI, *Un documento per la storia della viabilità tra Pistoia e Bologna attraverso la Via Leopolda*, in « Bollettino Storico Pistoiese », LXXV, 1973, p. 114; P. BELLUCCI, *Storia di una strada. I due secoli del valico dell'Abetone*, a cura dell'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo dell'Abetone (Roma, Litografia Colitti), 1980. Per ricostruzioni storiche di più ampio respiro delle realizzazioni lorenese, soprattutto della prima metà dell'Ottocento, cfr. P. VIGHI, *La costruzione della rete carrozzabile toscana: basi giuridico-amministrative e realizzazioni pratiche (1814-1859)*, in « Storia Urbana », n. 24, 1983, pp. 29-59 e *Le strade della Toscana granducale cit.*, pp. 3-31 e *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, oltre alle sintesi di P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana cit.*, pp. 312-353 e di A. BORGHI, *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, Firenze, Istituto Geografico Militare, 1977.

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 doveva 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 » (35). 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 ed in tutti i tempi praticabile dalle ruote, anche sul dorso della montagna » (36). 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 (37).

(35) D. STERPOS, *Le strade di grande comunicazione* cit., p. 19.

(36) D. STERPOS, *Intervento* cit., p. 249.

(37) Per quanto concerne la Forlivese, dal Ponticino di S. Godenzo a Rocca S. Casciano (per il passo del Muraglione) e Forlì, il progetto venne elaborato nel 1787-92 (cfr. D. STERPOS, *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*, Roma, Soc. Italiana delle Autostrade, 1973); per la « Strada dell'Adriatico » o Anconitana per la Bocca Trabaria, progettata nel 1788-89, il primo tratto da Arezzo a S. Sepolcro fu realizzato in età francese nel 1808, ma l'opera venne ripresa e completata dal Manetti solo nel 1828-39. Per la « strada longitudinale di Valdichiana

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

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 maresmmani, in stretto rapporto coll'intensificarsi dell'opera di bonifica della zona » (38). Oltre alla litoranea Aurelia-Emilia da Pisa per Collesalveti al Chiarone (1829-32) e allo « stradone costiero Livorno-Vada » (1839-40), sono da segnalare la Follonica-Colle di 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 Capannoli per la Valdera 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 S. Lorenzo negli anni '30, la Porrettana da Pistoia a Bologna 1842-47, la « strada militare

sulla traccia della Via Cassia », il progetto fu commissionato al padre scolaro Cosimo Peintinger che nel 1784 propose una strada da Montepulciano fino all'Aretina in località Poggio Bagnoli. Pietro Ferroni replicò proponendo altri tracciati e l'arteria non venne allora realizzata.

(38) P. VIGHI, *Le strade della Toscana* cit., p. 7.

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 S. 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 1837 in poi, strada da Orbetello a Porto S. 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 Manetti, tesa « ad allacciare stabilmente la Toscana ai sistemi di comunicazione degli Stati vicini » e ad « assicurare, anzitutto, facili accessi ad ogni angolo del paese », con particolare riguardo per le « zone più arretrate e depresse » (39).

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 per cento del totale italiano (40). 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 » (41). Ancora: nel complesso, la rete stradale toscana sarebbe salita — secondo una stima moderna riportata da Bellucci — da 7054 km nel 1823 a 10.019 nel 1858. Di sicuro, la lunghezza delle vie carrozzabili passò, tra il 1825 e il 1857, da 1093 a 1335 km per quanto concerne le strade nazionali o regie e da 1460 a 2005 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 6068 a 6818); tra il 1850 e il 1864, un'ulteriore crescita di 2200 km. Un dato parziale quanto vogliamo, ma che dimostra inopugnabilmente — 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

(39) *Ibidem*, pp. 8-9.

(40) G. MORI, *Dall'unità alla guerra* cit., p. 31.

(41) P. VICHÌ, *La costruzione della rete carrozzabile* cit., p. 29.

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 (42).

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, immancabilmente 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 granducale 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 (43).

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

(42) ASF, *Segreteria di Gabinetto Appendice*, 97, ins. 4, *Ragguaglio delle opere pubbliche eseguite in Toscana*.

(43) A. MANETTI, *Mio passatempo* cit., pp. 158-159.

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).

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 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 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 « suscettibile alla navigazione delle piccole barche » (44), 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 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 quivi 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

(44) Cfr. M. AZZARI - L. ROMBAI, *La viabilità della Valdinievole* cit., pp. 100-104. Almeno alla metà dell'Ottocento, i navicelli avevano una portata di 20.000-40.000 libbre (70-130 q circa) e pescavano braccia 1.11 (0,90 m): ASF, *Miscellanea di Finanze*, 464, *Notizie statistiche intorno alle grandi comunicazioni di terra e d'acqua del Granducato di Toscana*. 1852.

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 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 » (45).

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) (46), rimase per qualche anno ancora l'unica vera idrovia toscana. La costruzione e lo sviluppo della ferrovia Leopolda determinò tuttavia, qualche tempo più tardi, la definitiva scomparsa della pratica della navigazione dell'Arno.

Le ferrovie

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

(45) ASF, *Segreteria di Finanze ante 1788*, 781, Relazione di Pietro Ferroni del 15 gennaio 1783.

(46) Nel 1852, oltre all'Arno fino a Ponte a Signa (e a Firenze per sei mesi all'anno), erano navigabili (in qualche modo) anche l'Ombrore grossetano « per le ultime tre miglia » e l'Albegna « per circa tre miglia dalla sua foce in mare sino alla cosiddetta Barca del Grazzi »: ASF, *Miscellanea di Finanze*, 464, *Notizie cit.*

un sovrappiù, un lusso che uno stato che da decenni era costosamente impegnato in una politica di grandi lavori pubblici in campo stradale non si poteva permettere. Fu, questa, miopia politica?

Il fatto era che — come scrive Giovanni Baldasseroni (47) — « la Toscana, forse più di qualunque altro Stato, era in possesso di un largo stradario, che potevasi dir perfetto, non essendovi 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 e industriali private, a cui si doveva beninteso 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 quella 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 fase di febbrili operazioni che, nel giro di 4-5 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) (48), che contrassegnavano 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 Cen-

(47) G. BALDASSERONI, *Leopoldo II* cit., p. 150.

(48) *Ibidem*, p. 152.

trale 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 addotti 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 (49). Basterà

(49) Per uno sguardo d'insieme si rinvia ad E. GUIDI, *Le ferrovie toscane dal 1849 al 1859*, in « Rassegna Storica Toscana », II, 1956, pp. 141-155, oltre a P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana* cit., pp. 354-400 e a F. OGLIARI - F. SAPI, *Storia dei trasporti italiani*, vol. XI, Milano, Ed. a cura degli Autori, 1971. Per gli studi sulle 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. PANCONEST - 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. 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

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 tra 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

Ferdinanda Maremmana Livorno-Chiarone, cfr. A. GIUNTINI, *Speculazioni e strade ferrate nella Toscana granducale: il caso della Ferdinanda-Maremmana (1845-1847)*, in « Bollettino della Società Storica Maremmana », vol. 49, 1985, pp. 202-212.

Vergato-Pracchia il 1 dicembre 1863 e quello Pracchia-Pistoia il 3 novembre 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) (50); oppure Prato con Bologna secondo la Valdibisenzio (elaborato nello stesso 1845 in alternativa alla Porrettana per la Valdireno). Identica sorte spettò alla Maremmana Livorno-Chiarone (concessa nel 1845 ad una società di possidenti livornesi e revocata nel 1847 per le sfacciate speculazioni operate) — per la cui sollecita realizzazione il governo, e personalmente il sovrano, premetterono a lungo, e con insistenza, convinti delle conseguenze benefiche che essa avrebbe arrecato alla Maremma, dove dal 1828 era in atto la grande « bonifica integrale » — che sarà infine costruita tra il 1860 e il 1864. Anche la Firenze-Arezzo, per quanto venisse autorizzata (dopo una prima richiesta inutilmente avanzata nel 1845) già nel 1853 e poi nuovamente nel 1856, al momento dell'annessione all'Italia era ben lungi dall'essere ultimata: i lavori erano in atto solo nel tratto Firenze-Pontassieve (che venne aperto il 20 settembre 1862). Non fu mai costruita, invece, 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 univochi. Tenendo conto della linea « neutrale » e liberistica, coerentemente fissata dal governo e delle notevoli difficoltà tecniche e finanziarie dei costruttori privati, talora più interessati alla speculazione di borsa che al celere compimento dei lavori (51) — 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, al momento dell'Unità, possedeva ben sette linee per complessivi 350 chilometri di strade ferrate (dei 2773 in funzione sul territorio nazionale) (52): una rete tra le più estese d'Italia, che ormai metteva

(50) A. GIUNTINI, *I giganti della montagna* cit., p. 22.

(51) E. GUIDI, *Le ferrovie toscane* cit., p. 152.

(52) G. MORI, *Dall'Unità* cit., p. 31.

in comunicazione con collegamenti regolari la parte più urbanizzata e sviluppata della regione.

Unica stonatura, la vicenda della Porrettana. È noto che prevalse il progetto elaborato (secondo i loro specifici interessi di industriali cartari che possedevano un importante opificio sulla Lima a S. Marcello Pistoiese), nel 1845, dai fratelli Cini, per Bologna attraverso la Valdireno, nonostante che il piano approntato dal pratese Giovanni Ciardi per la Valdibisenzio fosse, indiscutibilmente, quello che presentava le condizioni migliori per distanze, altimetrie e difficoltà tecniche (e quindi per economicità), oltre che per l'importanza economica del territorio attraversato (che era il bacino laniero del Pratese, appunto). Il governo, con motuproprio del 12 dicembre 1846 rilasciò la concessione per la costruzione della linea pistoiese, di mediocre rilevanza economica e di difficile realizzazione tecnica. Quale la ragione di questa discutibile scelta? L'ipotesi più probabile è che la svolta sia dovuta alle pressioni del governo austriaco. Sappiamo, infatti, che proprio nel 1846, per la disputa scoppiata tra Piemonte e Austria sulla questione ferroviaria e sulla *Valigia delle Indie*, i capitalisti di Vienna e Trieste, per attirare a sé il commercio dell'Italia centrale e meridionale, raccolsero azioni per una ferrovia da Livorno a Trieste per Firenze e Modena. È possibile, quindi, che il governo austriaco abbia fatto pressione su quello granducale affinché la transappenninica passasse per la via più breve e cioè per Porretta. Il progetto fu, come è noto, ripreso dopo la stipula della convenzione per la costruzione della strada ferrata dell'Italia centrale, firmata a Modena nell'ottobre 1851, tendente a collegare le ferrovie del Lombardo-Veneto con quelle toscane, attraverso i ducati e lo Stato Pontificio: il Granducato si impegnava anche a completare la Lucca-Pistoia-Firenze. Nonostante che Leopoldo II avesse questa volta assicurato i pratesi che — tra i due progetti contrapposti — sarebbe stato prescelto quello che presentava migliori condizioni e in particolare « maggiore economia », evidentemente dovette cedere per gli interventi sempre più pressanti dell'Austria (53): questa vedeva « nella Porrettana la linea più adatta al suo progetto di espansione politica e militare », di puntare cioè, all'occorrenza, il più rapidamente possibile al collegamento col caposaldo militare e marittimo di Livorno,

(53) A. GIUNTINI, *I giganti della montagna* cit., p. 45.

da dove si poteva facilmente minacciare lo Stato Sabauda nella sua fronte marittima (quella ligure) (54).

Strade carrozzabili, ferrovie, canali navigabili. Un fascio di comunicazioni fitto e funzionale per i tempi, quello creato o perfezionato dai Lorena. « L'altra faccia della medaglia indica però che troppi elementi di ristagno e troppi lacci continuano a precludere la possibilità di un migliore utilizzo delle potenzialità innescate ». Alla metà dell'Ottocento, « il commercio rimane fiacco e stenta a porsi su basi moderne ed il viaggiare è [ancora] un privilegio di minoranze sociali, da cui sono esclusi gli abitanti delle campagne [...]. È l'istantanea emblematica di una sostanziale sotto utilizzazione della vasta rete stradale [e ferroviaria] approntata, l'allusione ad una infrastruttura rimasta un'espressione avanzata rispetto alla vitalità generale della crescita in atto nel paese » (55).

Ma questo è un discorso, che con la politica territoriale lorenesa ha poco a che vedere; e del resto, è appena il caso di chiamare qui in ballo il problema di fondo dell'organizzazione socio-economica della Toscana lorenesa, cioè la cronica debolezza della classe borghese (modernamente intesa come imprenditoria evoluta nel campo delle iniziative industriali, commerciali e degli stessi ordinamenti agricoli compiutamente orientati verso il mercato).

È da tutti accettato che la Toscana di metà Ottocento era ancora incardinata su di un assetto prettamente pre-capitalistico, per la prevalenza di un tipo di economia che si può definire di sussistenza, in quanto basato su di un'agricoltura solo in minima parte volta al mercato, e non investito dal processo di industrializzazione. Giorgio Mori ha messo in evidenza i caratteri peculiari dell'assetto economico e sociale toscano: il suo « robustissimo imbasamento » era pur sempre dato dal settore agricolo e (al suo interno) dalla mezzadria, che « anziché regredire riuscì semmai a guadagnare in diffusione ». Secondo Mori, l'agricoltura, con oltre il 54% degli attivi, non aveva segnato nell'età lorenesa sensibili progressi sul piano produttivo generale e su quello della riorganizzazione capitalistica (mediante la gestione

(54) E. BARONI, *Le ferrovie in Toscana al tramonto dell'età lorenesa*, tesi di laurea della Facoltà di Magistero di Firenze, relatore prof. Z. Ciuffoletti, a.a. 1984-85.

(55) P. VICHI, *Le strade della Toscana granducale* cit., p. 31.

centralizzata in fattorie). E anche nel settore secondario, nonostante la presenza di banchieri, finanziari e speculatori (basterà ricordare l'oligarchia livornese-fiorentina del Bastogi, Fenzi, Peruzzi, ecc.), che svolsero un ruolo importante nella scena economica dell'Italia unita, i cambiamenti furono assai lenti e « di ben poca entità »: tra le eccezioni più significative, « il fenomeno Prato » nel settore tessile e altri nuclei manifatturieri nei settori cartario, meccanico, della ceramica, del vetro. Insomma, « l'industria già gracilissima, cresce nella regione in maniera stentata ed episodica; si avvale di una attrezzatura tecnologica povera — il vapore come fonte di energia è ancora una reclamatissima eccezione — e, tolto alcuni casi, riesce a sopravvivere, quando vi riesce, soltanto per il durissimo sfruttamento di una mano d'opera, nell'opificio o a domicilio, assolutamente priva di strumenti pur elementari di difesa e di organizzazione (e legata ancora per mille fili alla campagna) » (56).

Se è sicuramente da escludere che nella Toscana lorenese si sia verificato un processo vistoso di sviluppo industriale e manifatturiero — semmai, è stata messa in risalto la tendenza all'espansione del lavoro a domicilio (tessitura e filatura, intreccio della paglia, ecc.), anche assai lontano dai grossi centri urbani (57), il che potrebbe anche avere connessioni con il nuovo assetto viario — tuttavia è da sottolineare il fatto che non poche industrie estrattive e manifatturiere furono direttamente costituite (come opifici demaniali) dai Lorena, oppure sorsero grazie alle sollecitudini o agli incentivi da essi concessi a imprenditori privati, nel quadro della valorizzazione delle cospicue ricchezze naturali della regione. Al riguardo, si devono prioritariamente ricordare alcune attività estrattive localizzate per lo più nella Maremma Senese e Volterrana, attivate in seguito alle capillari « introspezioni » minerarie promosse al tempo della Reggenza e di Pietro Leopoldo e poi di Leopoldo II (vi si cimentarono naturalisti viaggiatori e « ingegneri mineralogisti » come Giovanni Targioni Tozzetti, Giovanni Arduino, Giorgio Santi, Paolo Savi, Teodoro Haupt, ecc.): per la verità, furono tutte fondate nell'età di Leopoldo II, salvo la preesistente zolfara di Pereta (demaniale), che comunque venne non poco potenziata sotto i Lorena (58). È il caso della mi-

(56) G. MORI, *Economia e società in Toscana dopo l'Unità*, in Davide Lazzaletti e il Monte Amiata, a cura di C. Pazzagli, Firenze, Nuova Guaraldi, 1981, pp. 1-5, (pure in « Ricerche Storiche », IX, 2-3, 1979, pp. 243-258).

(57) L. DAL PANE, *Industria e commercio cit.*, e G. MORI, *Dall'unità cit.*

niera di rame di Montecatini Val di Cecina, aperta da Luigi Porte nel 1827; della miniera dell'allume di Montioni, riaperta dallo stesso Porte nel 1827; delle miniere di carbon fossile e lignite di Montebamboli, Montemassi, Casteani, Tatti e Val Castrucci, coltivate dal 1840 in poi; dei soffioni boraciferi di Montecerboli e delle altre località del Volterrano, imbrigliati da Francesco De Larderel nel 1818; delle miniere di rame dell'Accesa-Capanne Vecchie e Poggio Bindo, aperte nella seconda metà degli anni '30 e nella prima metà del decennio successivo (con gli annessi stabilimenti dell'Accesa, per il lavaggio, la pesta e la fusione del minerale); delle miniere di piombo argentifero della Castellaccia in Maremma e del Bottino in Versilia, di mercurio del Siele sul Monte Amiata (coltivate a partire dagli ultimi anni del Granducato), e delle stesse cave di ferro dell'Elba, la cui produzione fu assai potenziata con il passaggio alla Toscana del Principato di Piombino.

Pur nell'ambito della politica liberistica inaugurata da Pietro Leopoldo (con il motuproprio del 13 maggio 1788 che aboliva ogni regalìa in materia di miniere e restituiva al proprietario del fondo il pieno possesso del sottosuolo), Leopoldo II attribuì infatti allo Stato un ruolo di stimolo e di sostegno della nascente industria estrattiva, tramite le partecipazioni azionarie, il finanziamento delle ricerche minerarie e la nomina di un esperto tecnico come Teodoro Haupt, nel 1844, alla carica di « Regio Consultore per gli affari delle Miniere ».

Ma non va dimenticato che sotto Leopoldo II nacque, intorno ad alcuni piccoli ed antichi « edificii » (un forno fusorio, un distendino e una ferriera, un mulino con qualche magazzino e quartieri per i dipendenti), il più grande e moderno centro siderurgico italiano, quello di Follonica. Tra il 1824 e il 1859, con la fabbrica, il sovrano progettò e costruì anche l'omonima cittadina, richiamandovi abitanti dal Pistoiese colla concessione di non pochi privilegi. È da notare che anche gli altri complessi siderurgici maremmani statali di Cecina e Valpiana furono assai potenziati; viceversa tutte le ferriere e i di-

(58) Oltre agli studi di Giorgio Mori già citati alla nota 1, cfr. M. SORELLI, *Una miniera maremmana dell'età preindustriale. Le zolfiere granducali di Pereta, dagli inizi all'abbandono della attività estrattiva (secoli XVIII-XIX)*, in « Bollettino della Società Storica Maremmana », vol. 49, 1985, pp. 106 ss. e AA.VV., *Siderurgia e miniere in Maremma tra '500 e '900, Archeologia industriale e storia del movimento operaio*, a cura di I. Tognarini, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1984, e infine i saggi di A. Riparbelli e S. Vitali in corso di stampa nel « Bollettino della Società Storica Maremmana », vol. 51, 1987.

stendini demaniali della Montagna Pistoiese e della Versilia vennero privatizzati nel 1836, perché obsoleti o decentrati (59).

Tra gli effetti territoriali dell'*aménagement* lorenese, vale la pena di ricordare rapidamente il risultato più tangibile, anche se non quantificabile, della « bonifica integrale » (dappertutto, alle operazioni idrauliche si affiancò l'alienazione o l'allivellazione dei cospicui patrimoni demaniali e degli enti ecclesiastici, cavallereschi e ospedalieri): mi riferisco non tanto alla *vexata quaestio* relativa al nuovo regime della proprietà, quanto alle trasformazioni paesistiche e al nuovo assetto territoriale maturati, tra la metà del Settecento e quella dell'Ottocento, nei vari comprensori della Valdichiana, della Valdinievole e Bientina, della Versilia e di Massaciucoli, delle pianure pisane a nord e a sud dell'Arno, della Maremma settentrionale e di quella grossetana. Qui, la ridefinizione in forme peculiarmente geometriche del quadro parcellare (attuata mediante la sistemazione regolare della maglia idraulica e viaria) e la diffusione delle coltivazioni (dai seminativi nudi cerealicoli e dalle « prata » con foraggiere iniziali, alle colture promiscue in uno stadio successivo, in luogo degli acquitrini, delle macchie e delle umide pasture), trovarono il loro compiuto corollario nella costruzione di presidi umani permanenti, sotto forma di un reticolo di case rurali, in buona parte erette in virtù degli obblighi contrattuali di concessione delle terre, e in parte in virtù dei provvedimenti finanziari (rimborso del terzo o quarto della spesa sostenuta), emanati a sostegno dell'edilizia privata da Pietro Leopoldo per tutti i circondari negli anni '60-'80 del Settecento e riproposti da Leopoldo II negli anni '30 del secolo successivo, limitatamente alle Maremme, nell'ambito del generale « bonificazione » di quelle « provincie » (60).

Vale la pena di ricordare anche la politica di forestazione messa in atto dai Lorena nei terreni demaniali (e, nella prima metà dell'Ottocento, anche nei beni privati), ma non è da tacere che è imputabile proprio a Pietro Leopoldo l'emanazione, tra il 1776 e il 1780, di leggi liberistiche che abolivano ogni controllo del potere statale sui boschi. Da allora, « ogni proprietario — scriveva Bettino Rica-

(59) L. ROMBAI - I. TOGNARINI, *Follonica e la sua industria del ferro. Storia e beni culturali*, Firenze, All'Insegna del Giglio, 1986.

(60) Si vedano i riferimenti descrittivi e bibliografici contenuti in D. BARSANTI - L. ROMBAI, *La « guerra delle acque » in Toscana. Storia delle bonifiche dai Medici alla Riforma Agraria*, Firenze, Edizioni Medicea, 1986.

solì — fu libero di tagliare i suoi boschi » e « di distruggerli », sia per ricavare legna e carbone, sia per estendere i coltivi. Ne derivarono, sicuramente, conseguenze assai negative non solo per ciò che concerne la consistenza del patrimonio forestale, ma anche l'assetto idrogeologico delle fasce montane e collinari della Toscana. In ogni caso, già tra il 1762 e il 1780, ad opera di un forestale fiammingo, chiamato a dirigere la « direzione generale dei boschi », fu intrapreso un razionale piano di rimboschimento (con pini, querce sempreverdi e caducifoglie, ecc.) nella tenuta demaniale di S. Rossore; tra il 1835 e il 1860, il celebre forestale boemo Carlo Siemoni provvide poi a rimboscare con resinose e latifoglie « la gran Foresta Casentinese », acquisita prima dallo stato e poi dal granduca e — contemporaneamente — anche le altre foreste demaniali di Boscolungo e del Teso, nell'Appennino Pistoiese. Il successo dei rimboschimenti eseguiti nelle foreste statali e granducali fu tale — scrive Ricasoli — da destare « nei proprietari toscani una salutare emulazione »: e, in effetti, dagli anni '30 in avanti, molti impianti furono realizzati nella Toscana appenninica e collinare interna, mentre nei tomboli si seminavano o si mettevano a dimora migliaia di pini domestici e marittimi, nell'ambito del processo di bonifica che stava investendo tutto il litorale compreso tra il Cinquale in Versilia e l'Alberese in Maremma, al fine di garantire un migliore assetto morfologico, climatico e sanitario ai comprensori che si andavano risanando con tanta fatica (61).

L'urbanistica

Dal 1765 in avanti, Pietro Leopoldo — che « aveva fatto sua la massima di Fenelon, espressa nel Telemaco, che la vera gloria di un sovrano si fonda sulla felicità dei suoi sudditi e sulle opere di pace e non sui successi militari » — provvide, con decisione, a smantellare l'apparato militare toscano, sopprimendo e privatizzando moltissime fortezze (Pisa, Siena, Pistoia, Prato, Montecarlo, Terra del

(61) È difficile, invece, giudicare gli effetti che questo processo ebbe sulla dinamica delle pianure: c'è comunque da pensare che, inizialmente almeno, i disboscamenti non siano stati visti con sfavore dagli scienziati idraulici, in rapporto alla maggior massa di torbide trascinate dai fiumi nei comprensori di bonifica (per effetto dell'accresciuta corrosione promossa nella sezione alta dei bacini idrografici). Sul tema, rinvio al mio saggio *I valori naturalistici e storico-umani dei quadri forestali in Toscana con particolare riferimento alla Maremma. Una traccia di geografia storica dei boschi*, in « Atti del Museo Civico di Storia Naturale di Grosseto », n. 7, 1987 (in corso di stampa).

Sole, Arezzo, S. Martino di Mugello, Pietrasanta, Pontremoli). Furono conservate solo le fortificazioni di Livorno, Portoferraio, Firenze. Volterra — poi disarmata e ridotta a penitenziario — e Grosseto — quest'ultima, evacuata nel 1767, fu ripristinata nel 1840 come semplice insediamento militare — che « assunsero l'aspetto di basi militari moderne ». Dopo l'editto del 1778, con il quale si dichiarava « la neutralità del territorio nazionale toscano », all'esiguo esercito lorenese non restava altro compito che sorvegliare il porto di Livorno e compiere il servizio di guardia a corte e, per il resto, « reprimere il banditismo e tutelare l'ordine pubblico ». Anche la marina da guerra fu praticamente liquidata, dato che il sovrano mantenne « solo un bastimento a ponte che possa portare della buona artiglieria e due galeotte o sia mezze galere una a Livorno e l'altra a Portoferraio » (62); ma, di fatto, le navi furono lasciate alla fonda a marcire, dopo la partenza di lord Edward Acton per Napoli, avvenuta nel 1779.

Se per la maggior parte delle vecchie fortezze — che i primi granduchi dei Medici avevano eretto, in modo capillare, in corrispondenza di ciascuna arteria stradale di grande comunicazione o di ogni valico (per quanto concerne il confine continentale) — da tempo ormai inutilizzate a scopi militari, il governo provvide alla demolizione o alienazione (è il caso di Montecarlo e Cortona) o alla riduzione in pubblico passeggio (come Siena e Pisa, nel tardo Settecento, e Livorno e Grosseto, nel primo Ottocento) (63); sorte migliore non spettò al più fitto sistema delle « torri di guardia » poste a distanza regolari su tutta la fronte marittima del Granducato. Queste fortificazioni vennero, in buona parte, anche se gradualmente, abbandonate e sostituite da un reticolo di strutture di controllo fiscale — le dogane, alcune delle quali fortificate, in corrispondenza dei principali punti di approdo costieri, come Forte dei Marmi, Bocca d'Arno, Marina di Bibbona e di Castagneto, Puntone-Portiglioni, Le Marze e S. Rocco nel tombolo di Grosseto, Macchiatonda in quello di Burano, ecc. (64) — che, se non ebbero riflessi negativi sulle correnti commerciali « legali », a lungo andare ebbero il merito di costituire i poli intorno ai quali si realizzarono processi di annucleazione insediativi.

(62) L. ZANGHERI, *L'architettura militare in Toscana tra Medici e Lorena. Da Alessandro a Pietro Leopoldo (1531-1790)*, in AA.VV., *Città, ville e fortezze della Toscana nel XVIII secolo*, Firenze, Cassa di Risparmio di Firenze, 1978, pp. 35-49.

(63) C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina* cit., p. 29.

(64) Su questi temi mi riprometto di soffermarmi in altra sede.

Tra le realizzazioni più eclatanti della politica urbanistica lorenese, son senz'altro da ricordare gli ampliamenti di Livorno e la costruzione ex novo dei bagni e di una vera e propria cittadina termale a Montecatini in Valdinievole (tra il 1775 e il 1784) (65), dopo che dal 1744 in avanti si era già realizzata la ristrutturazione delle locali infrastrutture e delle fabbriche termali di Bagni S. Giuliano (oggi S. Giuliano Terme), come supporto di un processo di formazione urbana (66).

Per quanto concerne il porto di Livorno (67), 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. Iacopo (presso il lazzeretto secentesco). Nel 1776, poi, avendo Pietro Leopoldo compreso che ormai « non doveva più essere considerata una piazzaforte, ma essenzialmente un 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 500 m], per cui si originarono i fiorenti sobborghi di Livorno (Ardenza ecc.) » (68). Tra il 1835 e il 1842, fu infine realizzata la nuova cinta muraria doganale, lunga oltre sei chilometri e dotata di cinque porte (essenzialmente a 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, formatisi 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 regolari infrastrutture viarie e delle piazze

(65) C. CRESTI, *Montecatini 1771-1940: nascita e sviluppo di una città termale*, Milano, Electa, 1984.

(66) C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina* cit., p. 25 ss.

(67) Cfr. il classico studio di L. BORTOLOTTI, *Livorno dal 1748 al 1958. Profilo storico-urbanistico*, Firenze, Olschki, 1970, p. 13 ss. e il recente volume di D. MATTEONI, *Livorno*, Bari, Laterza, 1985, oltre ad A. MANETTI, *Delle opere eseguite per l'ingrandimento della città e porto franco di Livorno dal 1835 al 1842*, Livorno, Le Monnier, 1844.

(68) A. MONTESANO, *Intervento*, in « Rassegna Storica Toscana », II, 1956, pp. 252-256.

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.

Al riguardo, occorre rilevare un fenomeno che a prima vista può apparire sorprendente, considerando la « rivoluzione demografica » in atto dalla seconda metà del Settecento in poi, comportante il raddoppio della popolazione del Granducato tra gli anni '30 del XVIII secolo e il 1860 (69): lo scarso rinnovamento architettonico e, di più ancora, il modesto ampliamento urbanistico registrato in tutta l'età lorenese a Firenze, nelle altre città e nei centri di piccola e media taglia. Il fatto è che, nella Toscana lorenese non si verificò un vero e proprio processo di urbanizzazione (eccezion fatta per Livorno) e pertanto l'incremento della popolazione venne interamente assorbito dalle aree rurali (70): la Toscana si distingueva, infatti, per una « rimarchevole dispersione abitativa », dato che nelle case sparse e nei minuscoli ed elementari aggregati edilizi (i « casali »), nel 1861, risiedeva rispettivamente il 48,09% e l'8,39% degli abitanti, contro il 17,77% delle « città » e il 25,75% dei centri con meno di 6000 abitanti (71).

Probabilmente, la « scarsa presenza di testimonianze monumentali dovute all'iniziativa privata », può essere spiegato con « la politica di contenimento e di riduzione dell'influenza delle vecchie classi dominanti » che ha, come risolto immediato, « l'inaridimento

(69) Tra il 1745 e il 1814, la popolazione del Granducato cresce del 28%, essendo passata da 882.277 a 1.133.940 (e ciò, nonostante « le perturbazioni di ordine politico, sociale ed economico che hanno costellato il periodo compreso tra la fine del secolo XVIII e gli anni immediatamente successivi », fin verso il 1818) e tra il 1814 e il 1861 ancora del 32%, essendo all'epoca del primo censimento italiano i toscani aumentati a 1.826.334. Cfr. L. DEL PANTA, *Città e campagna in Toscana* cit., pp. 51-80, *Una traccia di storia demografica* cit. ed *Evoluzione demografica e popolamento nell'Italia dell'Ottocento (1796-1914)*, Bologna, Clueb, 1984; P. BANDETTINI, *L'evoluzione demografica della Toscana dal 1810 al 1889*, « Archivio Economico dell'Unificazione Italiana », serie II, vol. III, Torino, Ilte, 1960.

(70) Tra il 1745 e il 1814, la quota della popolazione campagnola passò infatti dal 67,1 al 67,7% del totale: cfr. L. DEL PANTA, *Città e campagna in Toscana* cit., p. 62. Per un sintetico sguardo d'insieme al processo urbanistico nell'ultimo decennio del governo lorenese, si rinvia a P. ARANGUREN, *Edilizia e urbanistica a Firenze e in Toscana*, in « Rassegna Storica Toscana », II, 1956, pp. 157-170.

(71) G. MORI, *Dall'unità alla guerra* cit., p. 55.

delle tradizionali e principali fonti di committenza dell'architettura, e di conseguenza il congelamento delle attività edilizie nelle città ». Ciò è tanto più vero, se si considera che davvero poche furono le testimonianze monumentali realizzate in funzione rappresentativa della dinastia (non si allargano strade, non si aprono nuove piazze né si costruiscono grandi palazzi o grandi cattedrali) ». Al contrario, « la rappresentatività della gestione politica, a scala urbana, è invece affidata a modelli tipologici di *servizio* come l'ospedale, il cimitero, la biblioteca, la scuola e ancora meglio se, per sistemare ospedali e scuole, si ricorre al riadattamento di conventi soppressi » (72), un po' « sull'intero scacchiere territoriale del Granducato »: e ciò, in « coerenza all'azione riformatrice di decentramento ». Il fatto è, che « per Pie-

(72) A ben vedere, comunque, il numero di queste « strutture di servizio » risulta piuttosto elevato, come si può giudicare dall'enumerazione (certamente parziale) fatta da Carlo Cresti relativamente al XVIII secolo: « L'architettura ufficiale del regime non vuole incombere per monumentalità, lusso e retorica, anzi intende rivolgersi all'utente come semplice struttura di servizio. Con questo intendimento molti dei conventi soppressi vengono trasformati (a carico del governo) in conservatori per scuola ed educazione a Fucecchio, Castelfranco di Sotto, Montopoli, S. Miniato, Empoli, S. Giovanni Valdarno, Anghiari, Pieve S. Stefano, Cortona, Castiglione Fiorentino, Barga, Pontremoli e Montalcino. Scuole pubbliche per ragazze povere si realizzano ad Arezzo nel 1786, come a Firenze, Siena, Pisa, Pistoia e Prato. Conservatori per ragazzi e ragazze orfani vengono ristrutturati in ex-conventi o costruiti ex-novo a Pisa, Siena e Pistoia. Di ospedali grandi e piccoli, nuovi o restaurati, ingranditi o ricavati in conventi soppressi, vengono dotate città come Siena (1783) e Pisa (dove vengono ammesse scuole di medicina, chirurgia ed anatomia), Pistoia (1784), Grosseto (1787), Cortona, Volterra, Pontremoli, e centri minori come Castiglione Fiorentino, Monte S. Savino (1789), Montepulciano, Montalcino, Massa Marittima, Scansano, Pitigliano, Colle Val d'Elsa, S. Miniato e Pescia (1786) », e anche Castiglione della Pescaia e Castel del Piano sempre negli anni '80. « Anche a Firenze si riuniscono e si ingrandiscono gli ospedali di S. Maria Nuova e di Bonifazio (1788), al quale viene annesso lo spedale dei dementi [...]; si costruisce, in ordine al motuproprio del novembre 1775, il nuovo camposanto di Trespiano, così come si era provveduto ad Arezzo ed a Grosseto (1766) ». Ancora: « nel concetto di *servizio*, rientrano anche le costruzioni tipologicamente caratterizzate da funzioni educative e culturali. Esemplificative, per Firenze, sono la realizzazione (dal 1781 al 1784) dell'Accademia di Belle Arti (nei locali del soppresso ospedale di S. Matteo) e la trasformazione del palazzo Torigiani, in via Romana, a sede del gabinetto di fisica e storia naturale e dell'osservatorio astronomico ». Tra le altre realizzazioni sono senza dubbio da ricordare, in coerenza con l'impegno « di dotare la città di attrezzature culturali », la « particolare considerazione che il governo dedica al teatro » (a Firenze, si costruiscono teatri nel 1760, nel 1762, nel 1764, nel 1770, nel 1779, nel 1787). Nell'Ottocento, questi interventi proseguono, ma con intensità forse ridotta rispetto ai decenni precedenti (in proposito cfr. L. ZAMBELLI - F. TELI, *A teatro con i Lorena*, Firenze, Edizioni Medicea, 1987, p. 88 ss.). Le citazioni sono tutte tratte da C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina* cit., p. 31.

tro Leopoldo — ma lo stesso può dirsi per Ferdinando III e Leopoldo II — è più importante legare il proprio prestigio alle *riforme* e, attraverso queste, *incidere* sul volto del territorio anziché promuovere qualche operazione di cosmesi sul volto architettonico delle città ».

Quanto poi al sostanziale « congelamento », nella forma e nelle dimensioni storiche, registrato dalla maggior parte delle città (anche da quelle interessate da flussi di immigrazione dalle campagne) (73), bisogna evidentemente pensare che « l'universo urbano » non si presentava, in Toscana, alla fine del Settecento e nella prima metà dell'Ottocento, « al capitale privato come luogo privilegiato per il trasferimento dell'accumulazione originaria in forme d'investimento edilizio » o di operazioni fondiari speculative (74).

Quali furono, in sintesi, i riflessi delle riforme lorenese sul quadro 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 (75). 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 ») (76), oppure da Pontedera, Empoli, S. Miniato ed altri agglomerati del Valdarno inferiore e superiore. Certamente, lungo alcune delle nuove direttrici si localizzarono manifatture e « pluriatti-

(73) Per Firenze, cfr. G. FANELLI, *Firenze architettura e città*, Firenze, Vallecchi, 1973 e *Firenze*, Bari, Laterza, 1980. Per Siena, L. BORTOLOTTI, *Siena*, Bari, Laterza, 1982. Per Livorno, L. BORTOLOTTI, *Livorno* cit. e D. MATTEONI, *Livorno* cit., oltre a L. DEL PANTA, *Città e campagna* cit.

(74) C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina* cit., p. 31.

(75) *Ibidem*, p. 29.

(76) *Ibidem*.

vità » 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) (77). 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 (78): 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 e ad altri incentivi finalizzati ad un preciso disegno di colonizzazione demografico-insediativa ed agricola delle desolate e spopolate aree costiere della Maremma, dove, tra l'altro, si andavano anche potenziando (è il caso, appunto, di Cecina e Follonica) gli antichi stibilimenti statali di lavorazione del ferro elbano. È comunque vero che, un po' lungo tutte le nuove strade lorenese, si costruirono poste, locande-alberghi e nuove case di abitazione privata, sia spontaneamente, sia in virtù dei « mutui a fondo perduto » concessi dal governo ai costruttori, soprattutto nei comprensori di bonifica. Qui (dalla Valdichiana alla Valdinievole, dalla Versilia e dalle pianure pisane alle Maremme di Pisa e Grosseto), una certa diffusione dell'insediamento sparso è documentato, sia nella seconda metà del Settecento — quando Pietro Leopoldo inaugura la politica dei « premi », pari ad un terzo o a un quarto della spesa globale, da concedere ai proprietari di case coloniche o di altro genere appositamente erette — che negli anni '30 del nuovo secolo, quando un analogo provvedimento fu riproposto da Leopoldo II per le Maremme (79).

(77) Al riguardo, basterà rinviare alle risultanze del censimento demografico del 1841: ASF, *Stato Civile Toscano*, 12107 (comunità di Cutigliano) e 12132 (comunità di S. Marcello Pistoiese).

(78) 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 Gingo, 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.

(79) F. TARTINI, *Memorie sul bonificamento delle Maremme Toscane*, Firenze, Molini, 1838, p. 296 ss.

In ogni caso, pur non essendo possibile offrire dati quantitativi attendibili (80), c'è da credere che — almeno fino al 1859 — non si sia trattato di un processo particolarmente intenso. Semmai, a lungo andare, sarà più vistosa l'attrazione esercitata sulle sedi (e sull'economia) dalle nuove strade ferrate, realizzate intorno alla metà del secolo. Allora, comincia a delinearsi la « tendenza dei traffici e dei commerci a polarizzarsi in un ristretto numero di punti focali maggiori » (81), 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 inadeguati per struttura e contingenze storiche a trasformare in concreti benefici economici le potenzialità offerte dallo sviluppo del sistema viario » e anche ferroviario (82).

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

(80) Per esempio, solo tra il 1828 e il 1845 furono costruite ben 5029 case « lungo le strade regie, provinciali e comunitative del Granducato »: ASF, *Segreteria di Gabinetto Appendice*, 97, ins. 7.

(81) P. VIGHI, *Le strade della Toscana granducale* cit., p. 18.

(82) C. CRESTI - L. ZANGHERI, *Architetti e ingegneri nella Toscana dell'800*, Firenze, Uniedit, 1978, p. XLVII. È certo che, a decorrere dall'apertura della ferrovia Livorno-Firenze, « le trasformazioni edilizie e urbanistiche all'interno delle città capolinea avvertono significativi segni di accelerazione ». Tra le nuove « forme d'uso dell'urbano indotte dall'attivazione delle linee ferroviarie » (e realizzate indipendentemente dalle qualità storiche delle città, in ragione della disponibilità che le singole condizioni urbane offrono alla logica della rendita fondiaria), Cresti ricorda l'apertura a Pisa di una nuova piazza di fronte alla stazione e l'allargamento di via S. Frediano per una più agevole penetrazione verso il centro cittadino (1847), con sventramento di alcuni isolati nel quartiere di S. Francesco (1856). A Livorno, mentre iniziano i lavori per l'ingrandimento del porto e per la costruzione della grande diga curvilinea (1852-58), si progetta la nuova stazione marittima da unire alla ferrovia. A Firenze, si costruisce il nuovo quartiere residenziale delle Cascine (1850-55), nelle adiacenze della stazione Leopolda. C. CRESTI, *La Toscana dalla ricostruzione leopoldina* cit., p. 33.

ceto borghese imprenditoriale preparato a considerare la città stessa come fonte di profitto e ad attuare l'inversione della tradizionale tendenza a reinvestire i capitali nell'agricoltura » (83).

Conclusioni

I risultati del riformismo e della politica territoriale lorenese non possono che essere giudicati assai positivamente, così come solo da qualche anno a questa parte si va (sia pure a mezza voce) sostenendo nella storiografia. Così Giorgio Mori li riassume (al termine del principato di Pietro Leopoldo): « primato dell'agricoltura teorizzato e ricercato con determinazione; cultura e pratica di una politica economica sempre più intelligentemente piegata in senso liberoscambista, difesa e rilancio della mezzadria [...]; progressiva riforma della legislazione e dell'amministrazione centrale e periferica in parte gettarono, in parte rafforzarono le basi solidissime ed insieme flessibili — e divennero i capisaldi — di quella che può ben definirsi come l'unificazione territoriale, civile e culturale del granducato » (84). In effetti, già negli anni '80 del Settecento, la Toscana stava assumendo « quei connotati miliari e quelle interne articolazioni che la resero così singolare, e così riconoscibile, agli occhi dei contemporanei (85) e a quelli dei posteri ». Era stato trasformato a fondo, infatti, « l'impianto politico-amministrativo »: particolarmente per ciò che concerne il sistema commerciale. Grazie all'eliminazione dei

(83) *Ibidem*, pp. 32-33.

(84) G. MORI, *Dall'unità alla guerra* cit., pp. 67-73.

(85) Basterà qui ricordare il giudizio dato dal viaggiatore francese Jean Baptiste Dupaty nel 1785 sulla politica pietroleopoldina: « Leopoldo ama il suo popolo, ha soppresso le imposte che non erano necessarie, ha licenziato quasi tutte le sue truppe, ha lasciato solo ciò che bisognava per conservare un simulacro; ha distrutto le fortificazioni [...], ha fatto aprire ovunque strade superbe, ha fondato degli ospedali, si direbbe che gli ospedali in Toscana sono i palazzi del Granduca. Io li ho visitati e ho trovato dappertutto pulizia e ordine [...]. Questo principe ha arricchito l'anno di un gran numero di giorni di lavoro che ha riconquistato alla superstizione per renderli all'agricoltura, alle arti e ai buoni costumi. Ha cominciato col semplificare le leggi civili e con l'addolcire le leggi criminali; solo la libertà è bandita dalle prigioni: il granduca le ha riempite di giustizia e di umanità [...]. In Toscana il popolo è contento. Il Granduca ha attaccato tutti i privilegi della nobiltà e li ha vinti: ma in che modo il Granduca ha reso questo persone felici? Con il pane, gli spettacoli e la giustizia; costruendo fabbriche dove il popolo impieghi il tempo, teatri in cui dimentichi le preoccupazioni, ospedali in cui trovi la salute, e tribunali che amministrano equamente la giustizia »: J.B. DUPATY, *Lettres sur l'Italie en 1785*, Rome-Paris, De Senne, t. I, 1788, pp. 111 ss. (la traduzione è mia).

pedaggi, era stato costruito « un unico territorio gabellabile, base essenziale per l'unificazione economica oltreché politica della Toscana » e « il cambiamento era davvero enorme ». Nonostante questa opportunità — ed altre come l'abolizione delle privative e dei monopoli, delle corporazioni professionali cittadine, soprattutto la creazione di una fitta rete carrozzabile e il miglioramento delle principali idrovie — offerta all'imprenditorialità manifatturiera, non c'è dubbio che la Toscana del 1859-60 continuava ad essere, come sottolinea Furio Diaz, oggettivamente povera e rurale. Essa era, non di meno, « uno dei più progrediti Stati italiani, sia per le infrastrutture come la rete della viabilità, sia per l'agricoltura, la mezzadria » (86).

Non è certamente senza significato che la crescita della popolazione sia risultata più elevata nelle aree periferiche ed emarginate dove i Lorena promossero gli sforzi più rilevanti di *aménagement*, come l'intera fronte marittima e i bacini interni di Valdichiana, Bientina e Fucecchio: qui gli interventi di ordine idraulico e stradale, la mobilitazione dei grandi patrimoni pubblici determinarono nuove possibilità di insediamento stabile e, di conseguenza, importanti trasformazioni paesistico-territoriali. A titolo puramente esemplificativo, ricorderò che tra il 1745 e il 1814, il Pisano e la Maremma di Grosseto videro aumentare la loro (peraltro scarsa) popolazione iniziale del 55% (un valore doppio rispetto a quello medio della Toscana!), e anche successivamente il *trend* demografico continuò a mantenersi qui assai più vivace che nel resto del Granducato (87).

LEONARDO ROMBAI

(86) Si veda *Quel Canapone non era poi male* cit.

(87) L. DEL PANTA, *Evoluzione demografica* cit., p. 139. Per più ampie indicazioni, si rinvia al saggio dello stesso Del Panta pubblicato in questo volume.

