

I LORENA E LE STRADE:
ATTEGGIAMENTI MENTALI ED ESPERIENZE SUL CAMPO

Più che il titolo in sé, è il sottotitolo a dichiarare quello che vorremmo fare in questo intervento. Non tanto una storia della 'politica stradale' dei granduchi lorenesi, e tanto meno delle loro realizzazioni concrete in questo campo, ma piuttosto un esame di come essi abbiano considerato nella loro riflessione anche, per così dire, personale questo aspetto della loro attività di governo. Questo tipo di approccio ha ovviamente inciso sulla selezione delle fonti da esaminare, portando a privilegiare quelle di carattere meno 'ufficiale' e di ordine quasi 'privato', il che ha di fatto escluso dalla trattazione uno dei tre granduchi regnanti nell'arco di tempo considerato: Ferdinando III, figlio di Pietro Leopoldo e padre di Leopoldo II - in carica dal 1790 al 1801 e poi dal 1814 al 1824 - non ha infatti lasciato documentazione di tal genere.

È bene premettere anche che le due fonti analizzate, rispettivamente per la figura di Pietro Leopoldo e per quella di Leopoldo II, sono di genere e caratteristiche assai diverse. Se le *Relazioni sul governo della Toscana* del primo sono infatti a tutti gli effetti assimilabili a una documentazione 'ufficiale' di governo¹, le *Memorie* del secondo appartengono piuttosto alla categoria della memorialistica familiare e mischiano fatti pubblici e privati quasi alla maniera delle *Ricordanze* tre-quattrocentesche². Tuttavia entrambe portano chiari i segni di quella sorta di vero e proprio 'DNA lorenese' sempre volto al buongoverno dello stato e quindi estremamente attento alla funzionalità delle sue infrastrutture strategiche proprio a partire dalle strade, oggetto di costante, quasi quotidiana attenzione.

Com'è noto Pietro Leopoldo diventa granduca di Toscana il 18 agosto 1765 e lo rimarrà fino al 22 luglio 1790 quando, in seguito alla morte del fratello Giuseppe, succederà a quest'ultimo sul trono imperiale col nome di Leopoldo II. Proprio agli esordi del suo insediamento si colloca l'inizio della costruzione di una delle strade di cui si parla in questo convegno, la cosiddetta Ximenes-Giardini, i cui lavori cominciarono intorno al 1766 per concludersi circa dodici anni dopo. Ma forse proprio per queste coordinate cronologiche - cioè per il fatto che il progetto della strada fosse già definito e i lavori fossero già iniziati - non si trova quasi nessun accenno alla medesima in tutta quella che fu la febbrile attività di ricognizione dei propri domini iniziata dal granduca a circa due anni di distanza dal proprio insediamento, nel 1767, e protrattasi praticamente senza significative interruzioni per oltre venti anni fino al 1787: unica eccezione un brano nel quale si mettono in evidenza gli scopi 'militari' che hanno presieduto alla sua ideazione e realizzazione:

Fino dalla venuta di S.A.R. In Toscana era stata disegnata una strada regia di poste che da Pistoia andasse nel Modanese. Questa strada fu concertata dalla Corte di Vienna col Duca di Modena per formare una strada comoda per il passaggio delle truppe dalla Lombardia in Toscana in caso di guerra, senza passare per lo Stato ecclesiastico. Fu cominciata nell'anno 1766 e terminata nel 1779. La medesima fu costruita colla maggior magnificenza e lusso per la gran-

¹ Le *Relazioni* sono state editate, anche se non integralmente, già da alcuni decenni: Pietro Leopoldo d'Asburgo Lorena, *Relazioni sul governo della Toscana*, a cura di A. Salvestrini, 3 vv., Firenze 1969-1974. In questa sede quello che interessa è il volume II, dedicato allo *Stato fiorentino e pisano*.

² Non casuale, infatti, la scelta del titolo ad opera del curatore: *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, a cura di F. Pesendorfer, Firenze 1987.

dezza, larghezza, stabilità, solidità di ponti etc. Furono fabbricate le osterie, poste, stabilito il passo dei corrieri di Milano e di Germania ed attese le molte nevi nell'inverno, furono stabilite varie compagnie di uomini per spalare la neve, il che importa L. 14.000 l'anno. Ed importò la spesa di questa strada la somma di L. 2.625.330. Furono fatti vari trattati con Modena e Milano per facilitare le gabelle alle mercanzie che passassero, ma il tutto inutilmente, non avendo mai preso quella direzione che una piccola parte di mercanzie e pochi forestieri; il che ha fatto sì che le poste hanno dovuto essere continuamente sussidiate dal governo e con tutto ciò tutti vi sono falliti, non essendovi un continuo passo di gente³.

Si noti come già in questo primo brano sia esplicitata quella che vedremo essere l'idea dominante della 'politica stradale' di Pietro Leopoldo, cioè che per giustificare gli ingenti investimenti necessari all'apertura di una nuova via di comunicazione questa deve essere capace di attirare su di sé un adeguato flusso di traffico commerciale, pena il suo progressivo abbandono e conseguente rapido deterioramento.

Un'altra delle strade indagate in questa sede, quella cosiddetta della Futa, era stata terminata nel 1759 ed era quindi già pienamente operativa all'inizio del periodo di governo leopoldino, tanto che nelle *Relazioni* non si trova che un breve accenno al riguardo, che testimonia tra l'altro come essa avesse già soppiantato la vecchia strada che passava da Firenzuola valicando il passo del Giogo, pressoché unica via di comunicazione tra Firenze e Bologna per tutto il Medioevo e buona parte dell'Età Moderna: « Dal Mugello vi sono tre strade per andare in Romagna, che una la strada maestra bolognese che va a Pietramala ed è buona, l'altra per il Giogo che va a Firenzuola, ma è ridotta quasi impraticabile, la terza da Ronta per Crespino e Marradi, che è buona ma difficoltosa e da farsi solo a cavallo». Peraltro la cattiva fama della via del Giogo era ormai consolidata da secoli attraverso le testimonianze dei viaggiatori dal Cinquecento in poi⁴.

Nonostante la quasi totale assenza di notizie in merito alle due principali vie transappenniniche della Toscana, tuttavia le *Relazioni* contengono spunti, a parer nostro, interessanti sulla 'politica' - e ancor più, vorremmo dire, sull'atteggiamento mentale - del granduca nei confronti delle vie di comunicazione.

Fin dall'inizio del suo governo - e, come abbiamo visto, per oltre vent'anni - l'attenzione di Pietro Leopoldo per le strade è un'inevitabile conseguenza del suo esserne un assiduo frequentatore, che ha ben presente la loro utilità ai fini di una buona conoscenza del territorio e quindi, in ultima analisi, anche del buongoverno del medesimo. Ma la sua attenzione costante per le infrastrutture e l'aver ben chiara l'importanza delle vie di comunicazione - e non solo di quelle terrestri -, nonché la necessità di interventi governativi per la realizzazione delle medesime, gli viene soprattutto dal riconoscere la loro fondamentale importanza nel ruolo di sostegno alle attività produttive e ai commerci. Si veda in merito quanto scrive nel 1769 a proposito della Val di Chiana:

La provincia della Val di Chiana, che è una delle più importanti di Toscana per la sua fertilità e prodotti, ha però due considerabili inconvenienti, i quali senza l'assistenza del governo renderebbero inutili tutti i suoi vantaggi. Il primo fra questi è la sua situazione remota dal mare e senza fiumi navigabili per il trasporto e esito delle loro grasce, e la mancanza intiera delle strade, in specie di comunicazione, che fa sì che in mezzo alla ricchezza e alla quantità dei prodotti la mancanza della facilità dello smercio fa che non rendano quell'utile che dovrebbero rendere⁵.

³ *Relazioni*, II, pp. 20-21.

⁴ *Relazioni*, II, p. 35. A questo proposito mi si permetta di rinviare a R. Nelli, *Viaggi e viaggiatori in transito dai passi appenninici prima del "Grand Tour"*, in *Crinali e passi dagli Appennini alle Alpi*, Atti delle giornate di studio (Capugnano, 8 settembre 2012), a cura di R. Zagnoni, Porretta Terme 2013, pp. 37-50.

⁵ *Relazioni*, II, p. 181.

La circolazione, più libera possibile, delle merci finisce con l'essere per il granduca non solo la molla che deve indurre ad affrontare le spese necessarie per l'apertura di una nuova via di comunicazione, ma anche pressoché l'unico elemento capace di tenerla in vita in modo 'naturale', senza interventi artificiali e artificiosi: per di più, oltretutto, sostanzialmente inutili. Già abbiamo visto i dubbi espressi anche a proposito proprio della Ximenes-Giardini⁶: ma numerosi sono all'interno delle *Relazioni* i passi che esemplificano questo atteggiamento e, non a caso, essi spesso si riferiscono proprio a percorsi di crinale, o quantomeno di montagna. Ne diamo qui alcuni esempi riferiti per la maggior parte - e anche qui, probabilmente, non a caso - a regioni montane e di confine come la Garfagnana e la Lunigiana.

La comunità di Barga «ha rifatto benissimo la sua strada maestra che dal Borgo di Lucca va a Barga. Desideravano che ne fosse fatta una simile per andare da Barga a San Pellegrino per attestare con una ideata strada nel Modanese; questa però sarebbe di difficile esecuzione, di molta spesa e di niuna utilità, andando a comunicare con paesi tutti miserabili e deserti»⁷. Il concetto-chiave viene ribadito poche pagine più avanti, stavolta a proposito della Lunigiana, in un brano che ci mostra un Pietro Leopoldo disponibile ad ascoltare i desiderata delle comunità locali, ma nondimeno fermo nel non voler derogare dalle sue convinzioni in merito:

Desidererebbero gli abitanti tanto di Pontremoli che di Fivizzano che fossero fatte delle strade barrociabili per andare in Lombardia e nel Parmigiano, ognuno per il suo paese. Ed inoltre quei di Fivizzano ne vorrebbero una che per Pietrasanta andasse a Fivizzano e fanno su questo progetti di poca spesa, ma questo non è possibile, giacché oltre ad essere montagne aspre, dalla metà del crine, che è il confine, in là, non vi sono altre strade e la spesa sarebbe eccessiva e di niuna utilità; bisogna dunque non lasciarsi sedurre da questi progetti⁸.

Non ha quindi importanza che Pontremolesi e Fivizzanesi si siano dati la pena di presentare un progetto sostenibile sia dal punto di vista della spesa sia probabilmente, come si direbbe oggi, da quello dell'impatto ambientale: non essendovi al di là del crinale, nel territorio di stati diversi, altre strade con le quali raccordarsi, neppure allo stato di progetto, quelle agognate dai lunigianesi sarebbero andate a finire nel nulla e quindi impossibilitate a svolgere la funzione per la quale erano richieste, autocondannandosi all'incuria e al decadimento. Ma dal seguito di questo passo emerge chiaramente anche come non sia solo la mancanza di adeguate vie di comunicazione a rendere difficoltosa la circolazione delle merci: «d'impedimento al commercio sono le molte gabelle che fanno pagare i Malaspina alle mercanzie per il passo nei loro feudi che intersecano la giurisdizione, in specie tra Bagnone e Pontremoli»⁹. Le difficoltà frapposte sia dalla natura dei luoghi sia dall'incrocio di giurisdizioni signorili diverse vanno spesso a costituire un ostacolo pressoché insormontabile alla costruzione di nuove strade, e di conseguenza alla libera circolazione delle merci, come è esemplificato ancora più chiaramente in un altro passo, anche stavolta relativo alla Lunigiana:

I deputati del pubblico vennero per chiedere a nome del pubblico la costruzione di una strada calessabile per andare da Sarzana per Pontremoli a Parma: non ne va fatto nulla, essendo affatto impossibile, in specie da Sarzana a Fosdinovo verso l'Aulla alle Lame lungo la Magra,

⁶ Cfr. nota 3.

⁷ *Relazioni*, II, p. 82.

⁸ *Ivi*, p. 87.

⁹ *Ibidem*.

per i molti ponti che vi bisognerebbe fare e per la difficile salita da Pontremoli al confine e di là verso Parma ove la montagna è molto aspra. Loro stessi vanno di accordo che la cosa non è fattibile perché, oltre le difficoltà e la spesa, bisognerebbe che fosse di accordo anche il governo di Parma e tutti i feudatari, che non possono e non vogliono farla. E per il commercio che fanno basterà la presente mulattiera per le continue condotte e mercanzie che vi passano per la Lombardia¹⁰.

Per quanto sia poco lecito – e comunque assai rischioso – pretendere di individuare in quello che è e resta un documento ‘ufficiale’ governativo un qualcosa che appartiene alla sfera dei sentimenti e delle reazioni personali – che in genere meglio si colgono da uno sguardo o da un’intonazione della voce, o quantomeno da scritture, per così dire, più ‘private’ – è difficile sfuggire alla tentazione di avvertire un moto quasi di stizza in quel «non possono e non vogliono farla» e una sorta di malinconica rassegnazione nell’ultima frase. Pur azzardata, l’impressione non è, a nostro parere, completamente campata in aria perché lungo tutte le *Relazioni* sono frequenti i momenti in cui il granduca si lascia andare a considerazioni personali: basti pensare alle frequenti descrizioni dei comportamenti e atteggiamenti dei funzionari pubblici, spesso corredate da giudizi assai poco lusinghieri nei confronti dei medesimi, a dimostrazione del fatto – ove ve ne fosse bisogno – che quello dell’inefficienza, protervia e, talvolta, corruzione della burocrazia statale è problema di antica data. Si legga a questo proposito la sintetica enunciazione dei ‘punti critici’ rilevati dal granduca nel corso della sua visita a Pisa nel marzo 1774:

L’auditor Cercignani dice che il dottor Bagnoni protetto dalla segreteria di guerra e proauditore militare in Pisa è incapace ed inabile affatto; che nella causa del leuto naufragato fu una picca del cancelliere Brignole di Livorno; che nella causa pendente per la strada di Capannoli cerca di farvi bottega sopra il dottor Pugli. Che si sta male a curiali in Pisa, Che la tariffa dei consoli di mare è eccessiva, essendovi pagati i procuratori non a funzioni ma come la cancelleria; che ne darà avviso alla giunta e che questo è un abuso che esige rimedio. Che nel pubblico non è nota la demissione data al sottocancelliere dello studio Casali. N.B.: questa da molto tempo a proposizione dell’auditor è stata ordinata e approvata. Che vi è molta confusione negli affari si rientra dell’ordine e delle mangerie¹¹.

Insomma, se di strade si parla ovviamente spessissimo in una fonte che si configura anche come diario di viaggio e in cui percorsi e tappe, con relative distanze chilometriche, vengono scrupolosamente annotati, sono comunque le strade di montagna quelle che meritano le attenzioni maggiori, da parte sia del granduca sia delle comunità interessate. E ciò non soltanto perché le asperità dei luoghi portano difficoltà più grandi nella progettazione, costruzione e mantenimento, ma anche – e forse soprattutto – perché mettono in comunicazione – o aspirano a farlo – località e territori spesso appartenenti a stati diversi. Di fronte a questi aspetti, come abbiamo sostanzialmente già visto, l’atteggiamento di Pietro Leopoldo è costante e ben definibile: la costruzione di una nuova strada, soprattutto in luoghi dove l’asperità del terreno richiede ingenti risorse per essere portata a termine e per essere mantenuta in condizioni di agevole percorribilità, si giustifica solo nel caso che la strada stessa sia in grado di mantenersi da sola, ovvero porti concreti benefici da un punto di vista quantitativo e qualitativo sul piano della circolazione delle persone e,

¹⁰ *Ivi*, p. 600.

¹¹ *Ivi*, p. 287. Si noti, per inciso, l’uso del termine ‘mangerie’, così caro ai pellegrini medievali per indicare le continue richieste di denaro, a loro avviso non giustificate da una corrispettiva fornitura di beni o servizi, a cui venivano sottoposti dai musulmani di Terrasanta (cfr. F. Cardini, *In Terrasanta. Pellegrini italiani tra Medioevo e prima età moderna*, Bologna 2002, p. 287).

soprattutto, delle merci. In altre parole, deve essere in grado di costituire un fattore decisivo nello sviluppo delle attività commerciali: il che significa che deve unire territori che abbiano una loro preesistente capacità produttiva. Nei passi fin qui presentati abbiamo già visto come questi concetti siano espressi in modo piuttosto esplicito, ma potremmo citarne molti altri. Per motivi di spazio ci limitiamo ad aggiungerne solo uno:

La comunità di Barga ha rifatto benissimo la sua strada maestra che dal Borgo di Lucca va a Barga. Desideravano che ne fosse fatta una simile per andare da Barga a San Pellegrino per attestare con una ideata strada nel Modanese; questa però sarebbe di difficile esecuzione, di molta spesa e di niuna utilità, andando a comunicare con paesi tutti miserabili e deserti¹².

In questo caso neppure il sincero apprezzamento del granduca per il lavoro svolto in autonomia e, presumibilmente, con propri mezzi dalla comunità barghigiana lo convince a venire incontro al loro desiderio di costruire una nuova strada transappenninica perché, a suo parere, non sussistono le condizioni che la giustificerebbero. Il concetto viene ribadito anche in una successiva visita negli stessi luoghi, quando egli aggiunge anche una considerazione pessimistica sulla effettiva costruzione di una strada progettata in territorio modenese alla quale quella toscana avrebbe dovuto congiungersi:

A 8 miglia da Barga in cima al monte si vede la capanna detta del Saltello dalla quale vi sono 7 miglia di crine di montagna ma non strada cattiva a S. Pellegrino e 7 miglia per S. Anna alla Pieve a Pelago, di dove ne sono 10 a S. Pellegrino di strada una volta calessabile ma ora rovinata e rotta. Nel far questa strada si vede quanto sarà difficile di costruire quella che il duca di Modena ha ideato dalla Pieve a Pelago a Castelnuovo e che sarà impossibile quella che vogliono fare i barghigiani da Barga al Saltello, essendo montagna aspra e con troppo poca base¹³.

In conclusione, Pietro Leopoldo ha ben chiara l’importanza di una rete viaria ramificata e mantenuta in efficienza, ma proprio per questo mantiene un atteggiamento estremamente pragmatico: le strade devono servire per collegare territori che ha un senso – commercialmente ed economicamente in generale – collegare. Superfluo aggiungere che è un atteggiamento che in tempi recenti spesso non è stato così condiviso.

Com’è noto, se l’attività di governo di Pietro Leopoldo ha dato origine a una sorta di ‘mitografia lorenese’ che ancora alberga nella Toscana contemporanea, non altrettanto hanno contribuito alla persistenza della medesima i suoi successori, il figlio secondogenito Ferdinando (Ferdinando III di Toscana) e il nipote Leopoldo II, asceso al trono granducato nel 1824 dopo la parentesi napoleonica e la morte del padre, pur essendo comunque entrambi nel complesso ben voluti dai propri sudditi: evidentemente la figura dell’avo proiettava un’ombra ingombrante e dalla quale non era facile uscire. Proprio Leopoldo II mostra comunque fin dall’inizio una grande ammirazione per il nonno e per il suo ‘stile’ di governo, fondato sulla conoscenza di prima mano del proprio paese:

Intanto chiesi al padre quelle memorie che Pietro Leopoldo in lasciar Toscana avea compilate, per istruzione e guida del successore. Grande stima avea delle profonde ed estese vedute dell’avo legislatore ed amministratore. Sapevo bene come egli avea visitata palma a palma, studiata profondamente tutta Toscana e fatta studiare da uomini veggenti che avea intorno a sé, e come le belle e salutari istituzioni sue fondate sul fatto e sull’esperienza avevan retto alla prova, e contribuito in molta parte alla floridezza e felicità di Toscana. Decisi ancor gettar delle

¹² *Ivi*, p. 82.

¹³ *Ivi*, p. 624.

superfluità e far severa amministrazione del tempo che troppo avea valore¹⁴.

Per sua esplicita ammissione Leopoldo II adotta lo stesso metodo di conoscenza diretta del nonno e usa quest'ultimo come bussola nei suoi viaggi: «Lessi giornali e viaggi di Pietro Leopoldo, e scrissi il mio del veduto»¹⁵. E l'ammirazione per l'avo traspare continuamente dalle sue pagine, dovuta alle sue riforme in ambito legislativo e amministrativo, ma anche e soprattutto alle opere pubbliche da lui promosse e portate a termine, prime fra tutte quelle in ambito viario:

Pietro Leopoldo, uno dei più sagaci ed abili amministratori che siano mai stati, riconobbe l'importanza che pareva massima nelle amministrazioni comunitative. L'impianto che trovai in Toscana era opera della mente sua, e ne fanno fede i molti lavori suoi fatti a prepararlo. Ei vi studiò 3 anni e ne andò sperimentando a gradi la pratica esecuzione. Ora lo sviluppo delle province toscane richiedeva il compimento del suo disegno, di più si volevano migliorare le strade ed i lavori pubblici, in cui sta molto della necessità e del decoro di uno stato¹⁶.

Ancora le strade, quindi, come spina dorsale e 'apparato circolatorio' - è proprio il caso di dirlo - di uno stato. E anche per Leopoldo II i punti critici sono costituiti ovviamente dai territori appenninici, impervi e difficili da domare con vie di comunicazione efficienti e ben mantenute; ma proprio per questo egli non disdegna affatto di ispezionarli, considerarne i problemi e prospettare soluzioni, anche ricorrendo all'ascolto dei vari *cahiers de doléances* delle popolazioni locali. Si legga a questo proposito quanto scrive quando, nel corso di uno dei suoi tanti viaggi per la Toscana, devia da quella che era ormai da molti decenni la via principale di comunicazione tra Firenze e Bologna - la strada della Futa - per recarsi nella Romagna toscana:

Dalla strada Bolognese discesi a Firenzuola e venni, per difficili e perigliosi sentieri, a Palazzuolo e Marradi, fermai a Modigliana, toccai Faenza nel Pontificio e, ritornato a Marradi, retrocedei per l'alpe di Casaglia e la Madonna dei Tre Fiumi. Erano valli anguste divise dai contrafforti taglienti dell'alto Appennino, alle valli lo sbocco immediato nello Stato Pontificio [...] Vennero molte domande e lamenti d'impraticabilità e di comunicazioni, ed in ogni terra desiderio d'esser preferita per le comunicazioni con l'interno della Toscana e con la doviziosa Lombardia [...] Grave la difficoltà delle molte valli divise e inaccessibili¹⁷.

Si legga anche, poche righe sotto, la descrizione di una visione d'insieme dell'Appennino affidata a un paragone ardito e quasi poetico: «L'Appennino nudo e scarno verso tramontana, un poco più vestito verso mezzogiorno, giaceva attraverso Toscana siccome scheletro fossile d'immane rettile vertebrato consunto dalle acque, dai geli e dal sole. L'occhio si perdea in seguirlo»¹⁸.

Quello della necessità di contatti agevoli con la «doviziosa» Lombardia è un tema che ricorre spesso nelle memorie leopoldine, com'era facile aspettarsi, vista l'attenzione costante dedicata ai temi e ai problemi dell'economia e del commercio. Nonostante ormai da oltre mezzo secolo fosse pienamente operativa la nuova via bolognese della Futa - che aveva definitivamente soppiantato il vecchio itinerario medievale che valicava l'Appennino al passo del Giogo passando per Firenzuola - Leopoldo ha parole di apprezzamento

¹⁴ Il governo di famiglia, p. 51.

¹⁵ *Ivi*, p. 58.

¹⁶ *Ivi*, p. 75.

¹⁷ *Ivi*, p. 74.

¹⁸ *Ibidem*.

per la Porrettana, a suo parere l'itinerario migliore per la pianura padana:

L'Appennino non è toscano tutto che in un tratto suo, che corre da ponente a levante. Quindi pensavo: la linea della Porretta da Pistoia a Bologna è migliore dell'antica Bolognese; ché son una salita sola da Pistoia, sviluppandosi nella valle d'Ombrone pistoiese, e giovandosi di girare intorno al poggio avanzato di Spedaletto si proviene alla sella, la discesa verso tramontana lungo il Reno è facile; alla Porretta si è già nel piano ubertoso di Lombardia; superando l'Appennino nel vertice dell'arco suo con una strada nella direzione di tramontana levante da San Gaudenzio verso Forlì, i contrafforti o propagini dell'Appennino da destra a sinistra sua sono scala per varcarne il muro, senza incontrare le difficoltà delle contropendenze, inevitabili in una sezione obliqua¹⁹.

Ma il punto critico della viabilità granducale restava la Romagna toscana, territorio strategico sia per il suo essere incuneato nello Stato Pontificio sia per fornire un accesso all'Adriatico. E che questa fosse un chiodo fisso nei pensieri di Leopoldo lo dimostra un brano della fine di maggio 1834 che ne segue immediatamente altri due nei quali, rispettivamente, piange la morte della terza figlia Maria Massimiliana e si rallegra per la nascita della quarta Maria Isabella, avuta dalla seconda moglie Maria Antonietta di Borbone:

Volsi il pensiero a Romagna. Quanto di territorio toscano giace al di là della cresta di Appennino e chiamasi Romagna è partito in nove valli più o meno estese e son quelle del Santerno, Senio, Lamone, Marzeno, Rabbi, Bidente, Savio, Marecchia e Foglia, questi fiumi precipitano dal monte, poco dopo si rallentano e distendono nel piano cercando il mare.

Qualche via, per le some difficile e perigliosa, varcava Appennino per condurre in Romagna. Era impossibile, ai singoli e non ricchi paesi locati in questa valle, costruire strada ruotabile per sopra il monte a cagion della spesa, e non era ragione sufficiente che la generalità dello Stato ne assumesse la costruzione ove pochi abitavano, meno ancora ne costruisse molte. Una poteva farsi a spesa comune se avesse le condizioni di strada provinciale.

Ognuno voleva esser preferito, voleva la strada dall'uno all'altro mare passasse dalla valle sua: era questo il caso che il governo dovesse scegliere e decidere quale linea era da preferire. A me parve che la tanto agitata questione dovesse per via di eliminazione semplicizzarsi fino a farsi chiara: si dovessero le valli estreme laterali trascurare perché di poca importanza. E potevano aprir per sé qualche discreta comunicazione con provincia vicina toscana o contentarsi che fosse facilitato lor commercio col Romano²⁰.

E qui sembra di risentire non solo la sensibilità e l'attenzione verso i bisogni dei sudditi, ma anche il pragmatismo del nonno. Certo che gli abitanti delle zone montane sono in un certo qual senso svantaggiati dalla penuria - e spesso dal cattivo stato dovuto alla più difficile manutenzione - delle vie di comunicazione e dai maggiori sforzi e spese necessari per costruirne di nuove; ed altrettanto certo che non sono in grado di accollarsi in proprio tali spese e devono essere sostenuti dal governo centrale. Ma c'è anche un'altra lezione dell'illustre avo che sembra essere stata ben assimilata dal nipote: le legittime esigenze dei sudditi devono sì essere ascoltate, ma non possono né devono condurre ad imbarcarsi in imprese che rischiano di disestare irrimediabilmente le casse dell'erario senza nemmeno riuscire ad apportare miglioramenti significativi alle condizioni economico-sociali dell'area interessata. Inoltre, qualora dalla popolazione venissero richieste diverse in base alle rispettive zone di residenza e alle esigenze delle medesime, spettava al governo centrale prendere la decisione più sensata e conveniente.

¹⁹ *Ivi*, p. 94.

²⁰ *Ivi*, pp. 174-175.

In ogni caso, Leopoldo II mostra attenzione non solo per la grande viabilità, in particolare quella transappenninica, ma anche per quella che potremmo definire minore - di raggio e interesse più limitato - ma capace comunque di innervare di linfa vitale un territorio più ristretto. Si legga a questo proposito quanto scrive durante un altro dei suoi viaggi nella Romagna toscana:

Io ritornai in Romagna poco dopo. Veduti i lavori della strada anconitana della Bocca Trabaria e le parti estreme di Sestino, il Sasso di Simone, Badia Tedalda, passando per la colla di Sant'Alberigo e la vetta del monte Conero per discendere a San Piero in Bagno e Bagno. Da quel vertice isolato acquistai la certezza delli andamenti pei quali le strade secondarie della parte orientale di Romagna si avessero a condurre. Tutte queste strade secondarie furono date a segnare a Tommaso Lepori, ingegnere romagnuolo, e le comuni furono largamente sostenute nella spesa; esse furono ancora sussidiate perché rendessero rotabili le comunicazioni colle vicine città e grosse terre dello Stato del papa²¹.

E non gli sfugge neppure la possibilità che, specialmente in tempi particolarmente difficili, le opere pubbliche sovvenzionate dallo stato - purché in sé sensate e utili - possano servire anche da volano per lo sviluppo dell'economia e da 'ammortizzatore sociale'. Non vogliamo certo farne un inconsapevole antesignano del *New Deal*, ma anche in questo caso alcune righe sono significative, come quelle ispirate dal terremoto che ha colpito la Lunigiana nel 1835:

La provincia di Lunigiana dette dei pensieri: fiera scossa di terremoto nei primi mesi dell'anno 1835 devastò Uglianaldo, sotto il Pizzo d'Uccello, e il vicino Argigliano: molti ne scosce e danneggiò, furono in Argigliano diversi morti, una madre si trovò schiacciata dalle rovine e la bambina sua incolume cui di sé avea fatta riparo, tutta Lunigiana fu ripiena di spavento. I pastori di Maremma tornavano affannati alle case loro. Eran, in quel tempo, quei monti e quelle valli ingombri delle nevi. Spedii colà il consiglier Paver con istruzioni, con maestri ed operanti, con ferro per catene a sostenere le case che si erano aperte. Sussidi furono raccolti, e si dava esecuzione al decretato compimento della strada, da dove ha termine quella della Cisa fino alla lama dell'Aulla; così si dava mezzo di guadagno ai miseri braccianti e consolava quelle buone ed amoroze province di un migliore avvenire, e nei facilitati commerci fra Lombardia ed il mare si assicurava una stabile risorsa. Nelle calamità è buon consiglio assicurar beneficio permanente, la società tenere raccolta ed operosa²².

Fin qui abbiamo visto come l'atteggiamento di Leopoldo II nei confronti della 'politica stradale' sia improntato ad un pragmatismo che ricalca per sommi capi quello di Pietro Leopoldo: né era lecito aspettarsi altrimenti, vista l'ammirazione da lui provata e continuamente dichiarata nei confronti del nonno. Ma il suo vivere in un'epoca diversa lo porta inevitabilmente ad avere a che fare anche con situazioni e problemi diversi per orientarsi nei quali non può avvalersi della 'bussola' del comportamento dell'avo. Se i percorsi appenninici sono, ancora ai suoi tempi, sostanzialmente monopolizzati dalle vie carrozzabili - anche se, come vedremo dal passo citato qui sotto, qualcuno comincia già a pensare a soluzioni di altro tipo - per le vie di pianura sta già facendosi avanti la concorrenza delle strade ferrate. Verso la ferrovia Leopoldo II ha un atteggiamento piuttosto articolato, e per certi aspetti anche inevitabilmente contraddittorio: ne vede indubbiamente i vantaggi e ne favorisce lo sviluppo, ma contemporaneamente ne intravede anche i

²¹ *Ivi*, p. 178.

²² *Ivi*, p. 179: ovviamente il corsivo è nostro. Si noti, fra l'altro, l'uso delle catene come misura antisismica - anche se *ex post* - e per il consolidamento degli edifici.

possibili danni collaterali e cerca di rimanere ben piantato con i piedi per terra, evitando di farsi travolgere dal dilagante entusiasmo per il nuovo mezzo di locomozione. Anche in questo caso preferiamo far parlare direttamente lui, intorno al 1845, sperando che ci si voglia perdonare la lunghezza della citazione:

Pietro Municchi, pratico consumato ed elevato pensatore, cadde sventuratamente in un tempo in cui Europa, Italia, e Toscana furono invase da febbre moderna di strade ferrate, dove si sognavano favolosi sviluppi di felicità, e frutto inusitato e facile di capitali.

Toscana, per sua natura paese di transitò, col porto di Livorno aumentato, le strade aperte all'estero e nell'interno, era già preparata al commercio: io non mi ritenni dall'approvare la via ferrata da Livorno a Firenze, da Firenze per Prato, Pistoia, Pescia a Lucca, e da Lucca a Pisa. Altre si proponevano lungo la costa e per la Maremma, da Livorno a Civitavecchia e Roma; altra per Valdarno e Chiana da Firenze a Roma per Perugia; con voli d'immaginazione più arditi si voleva sorpassare o forare l'Appennino: si voleva che in un giorno istesso io ne decretassi diverse. A questo mi recusai, parve manifestamente decisione prematura, un correre pazzo affannato verso novità. Li speculatori intanto pompavano i numerosi e sudati guadagni delli agricoltori e dei commercianti.

Io non vedevo con piacere quel potente mezzo di pubbliche comunicazioni, che presto molte altre minori avrebbe paralizzate, passare nelle mani di speculatori privati toscani ed esteri, insieme col numeroso personale indispensabile al suo esercizio. Macchine, arnesi, tutto il materiale veniva dall'estero, con esenzione del dazio doganale e col sacrificio per l'erario di migliaia, decine di migliaia e centinaia di migliaia di lire, come dimostrò il calcolo da me fatto fare sui registri della Dogana. Il governo non poteva costruir le vie ferrate a conto suo, come fecero il Belgio, Sassonia, Baviera, non poteva prendere ad prestito molti milioni. Si cominciò a dir la parola necessità, le vie ferrate ebbero cittadinanza senza invito. [...] Municchi rimpiangeva li tanti piccoli guadagni dei numerosi baroccai, navicellai, locandieri, spenti; i moltissimi agricoli poderi nella gentile agricola Toscana aperti e divisi, la casa separata dal fondo; le indiscrete indennità chieste e date, i prezzi alle costruzioni d'ogni genere cresciuti, e più che altro l'ingente quantità dei capitali circolanti sottratti alla coltura ed altri molteplici bisogni e perfezionamenti di Toscana; capitali circolanti che non possono esser grandi abbastanza nelle mani dei privati, per poter far suo ogni beneficio di fortuna²³.

Col metro di oggi forse lo definiremmo un conservatore paternalista, che poi è probabilmente il massimo che ci si possa attendere da un membro della casata degli Asburgo-Lorena nella prima metà dell'Ottocento. Ma anche un lucido - per quanto probabilmente inconsapevole - anticipatore di problemi che tuttora sono ben presenti e ben lungi dall'essere risolti.

Ai Lorena di Toscana sono sempre stati riconosciuti fin dall'inizio un'attenzione per lo sviluppo delle attività commerciali e un ruolo attivo nel favorirle. Di Pietro Leopoldo e del nipote Leopoldo II si è qui già, sia pur sommariamente, detto. Ma tale ruolo era stato evidentemente riconosciuto anche al loro predecessore e primo granduca della dinastia lorenesa - Francesco Stefano, padre di Pietro Leopoldo: sull'arco di trionfo eretto in suo onore nell'attuale piazza della Libertà, pochi metri davanti alla tuttora esistente porta a San Gallo - e proprio dove arrivava la strada che metteva in comunicazione con Bologna e la «doviziosa Lombardia», scelta certo non casuale - intorno al 1737 è riportata, distribuita su tre lapidi, l'iscrizione FRANCISCO III LOTHARINGIAE DUCI / AVGUSTO PIO FELICI MAGNO DVCI SVO / ETRURIA | AMPLIFICATORI / BONARYM ARTIVM | PROPAGATORII / COMMERCII. Peraltro, visto che nei quasi trent'anni del suo governo il granduca risiedette sporadicamente in Toscana e governò sostanzialmente per interposta persona, nel suo caso si trattava probabilmente più di un auspicio che non di un

²³ *Ivi*, pp. 266-267 (il corsivo è nostro).

effettivo riconoscimento di merito da parte dei suoi nuovi sudditi.

Tuttavia nel corso degli anni Leopoldo II non manca di notare come proprio uno sviluppo a suo parere eccessivamente 'impetuoso' delle attività commerciali – anche per la loro continua richiesta di infrastrutture a supporto delle medesime – avesse portato alla crescita di una categoria socio-economica sempre più arrogante e influente, che minacciava di stravolgere non solo l'economia, ma anche le dinamiche interne e i delicati equilibri della società toscana. E non è certo un caso che proprio i commercianti di quella che era allora probabilmente la più 'mercantile' delle città toscane – Livorno – vengano fatti oggetto di tutta una serie di critiche tanto pesanti da sfiorare a volte il tono dell'invettiva:

Livorno aveva avuta sua sistemazione governativa, si compilavano le leggi che provvedevano a tenere in freno l'avidità dei commercianti, quella sui mezzani, l'altra sui fallimenti, interessava accreditar Livorno all'estero. Tassa di commercio era stata imposta in luogo di diversi ed imbarazzanti diritti da pagare. Questa i negozianti livornesi posero subito a carico dei committenti, così aggravavano il commercio forestiero, che il governo voleva incoraggiato; bisognò mutar sistema. Avanti agli altri generi, Livorno trafficava in grande estensione sui grani e sulli oli. Le strade fatte attraverso l'Appennino schiudevano a Livorno il commercio di transito; i commercianti suoi non davano pace al governo per la concessione loro del privilegio della via ferrata. La gente nuova e i subiti guadagni avevano gettato Livorno di nuovo in quell'andamento precipitoso proprio dei commercianti, che vogliono essere i primi a profittare delle speculazioni²⁴.

Alla fine, com'era probabilmente inevitabile – e, alla fin fine, forse anche auspicabile –, proprio in quell'accento quasi dantesco alla «gente nuova» che pretenderebbe di passare sopra a tutto, anche al bene comune, per rincorrere «subiti guadagni» viene fuori il DNA dell'antica aristocrazia di sangue.

²⁴ *Ivi*, pp. 267-268.