

BANDO, ET ORDINI

Da offeruarsi da gli Osti della Città, e Contà di Bologna, e da altri,
che tengono Caualli, e Carrozze da vettura.

Publicato in Bologna li 30. Settembre 1692.



Oleno l'Eminentissimo, e Reuerendissimo Sig. Cardinale Pamphilij Legato de Latere della Città di Bologna, e suo Contado prouedere à molti inconuenienti, e fraudi, che giornalmente da gli Ostri, e Vetturini nascono, e si commettono in grauè pregiudizio de' Viandanti, & altri, che gli occorre di fermarsi di Caualli, e di Carrozze da vettura, ordina, e comanda per il presente Bando, sotto pena di Scudi dieci, e tre tratti di Corda à gli Ufficiali delle Porte, che la sciano andare li Forastieri liberamente à quell'Hosteria, ò Alloggiamento più li parerà, senza praticarli, ò importunarli, nè sia lecito à gli Ostri, nè à loro Garzoni andarli incontro per inuitarli alle loro Hosterie.

Succeffiuamente per prouedere alli disordini, e fraudi, che sogliono nascere nel far mercato di Caualli, ò Carrozze da vettura, trouandosi qualcuno sì temerario, che piglia caparra da Forastieri, ò Terrieri di Caualli, ò Carrozze, che poi si nasconde nel tempo, che il Forastiero vuol seguire il suo viaggio, e bene spesso rimane senza Caualli, ò Carrozze, con perdita anco de' suoi denari. Comanda espressamente Sua Signoria Eminentissima, che sotto pena la prima volta di dieci Scudi, e di tre tratti di Corda, e di restituire anco il doppio della caparra tolta la seconda di Scudi 25, e della Fruita, e la terza dell'a Galera. Non sia lecito, nè meno potino stare sul cantone del Torrione, luogo solito de' Carrozzeri, à fare il fenale di simile esercizio, e quelli, che tengono Caualli, ò Carrozze da vettura, non possano nè anco loro fare il fenale ad altri, se non per li suoi Caualli, ò Carrozze in Casa loro.

Che tutti quelli, li quali tengono Caualli, ò Carrozze da vettura, debbano mettere fuori delle loro Case, ò Botteghe doue più li commodarà, purchè sia uisita da ogn'uno vn' insegna con lettere, che dicano, Caualli, e Carrozze da vettura, acciò si sappia doue si hà da ricorrere per tal ricapito, e che sia il vero Padrone.

Si dichiara anco, che niuno de' padroni di Caualli, ò di Carrozze possi far trattare da alcuno de' garzoni mercato di essi, quando loro sono nella Città.

Che tutti quelli, che fanno stallaticchi, e che riceuono Caualli, e Carrozze da vettura, debbano e stancora tenere le sudette insegne fuori, nè sia lecito à Carrozzeri, e Vetturini forastieri stare in detto cantone à trattar mercato, ma solo alli alloggiamenti doue stanno alloggiati, e li trattar mercato de' suoi Caualli, e Carrozze, & il medemo debbano offeruare li Terrieri, circa al non partirsì dalle loro habitationi, per fare simili mercati, sotto le medeme pene dette di sopra. Auuertendo ogn'uno, che contro li trasgressori si procederà con ogni rigore all'executione delle pene. In quorum fidem, &c.

Datum Bononiz die 18. Septembris 1692.

B. Card. Pamphilij Legatus.
Joseph Petramellara Vex. Iust.

In Bologna, dall' Erede del Benacci, per la Stamperia Camerale.

Bando del Cardinale Legato di Bologna del 30 settembre 1692, con il quale si ribadiva agli osti di città e contado il divieto di importunare i viandanti per convincerli con varie lusinghe ad accettare i servizi della propria struttura ricettiva (collezione privata).

Michelangelo Abatantuono

L'EVOLUZIONE VIARIA E DEI SERVIZI POSTALI SULLA STRADA DI TOSCANA FRA SETTE E OTTOCENTO

Ogn'un fà spacci, ogn'un fogli impacchetta.
Per terra altri s'invia sopr' il galoppo,
E fa sonar da lunge la cornetta
Nel mutar del caval per non star troppo:
E perche altri no l'passi il fante affretta,
Che par ch'in troppe cose dia ad intropo;
Promette e dona largo alla sua Guida
Accio che corra via veloce, e fida

(Giovanni Andrea dell'Anguillara, 1517-1572)¹

Sommario: 1. Il tracciato: l'evoluzione dal Medioevo alla moderna carrozzabile. 2. Tecniche di costruzione e manutenzione viaria. 3. Il Convento degli Olivetani di Monghidoro. 4. Il viaggio.

1. Il tracciato: l'evoluzione dal Medioevo alla moderna carrozzabile

Nel Medioevo l'asse viario lungosavena e mugellano assunse una notevole importanza nelle comunicazioni commerciali e strategiche tra Bologna e Firenze. Dal Duecento apposite rubriche negli Statuti cittadini gettano luce sul tracciato. Da Bologna si usciva per porta Santo Stefano per poi raggiungere San Ruffillo, Miserazzano, Pianoro, Loiano, Roncastaldo, Scaricalasino, Cavrenno, Pietramala. In Toscana la strada proseguiva per Le Valli, Cornacchiaia, il passo dell'Osteria Bruciata (dove è attestato un ospedale), Montepoli, Sant'Agata. La strada proseguiva per San Piero a Sieve, con un ramo che passava per Galliano, poi Pratolino, l'Uccellatoio, Trespiano, La Lastra per entrare a Firenze attraverso Porta San Lorenzo².

Nel XIV secolo il tracciato fu soggetto a modifiche dovute alla fondazione di nuove "terre" fiorentine nella montagna ubaldinesca: nel 1309 Firenze stabilì che la strada passasse per il nuovo insediamento di Scarperia e per il passo del Giogo; nel 1332 la fondazione di Firenzuola l'attrasse, passando per Le Valli, Rifredo, il Giogo, Ponzalla, Scarperia,

¹ Giovanni Andrea dell'Anguillara (1517-1572), da G. Miselli, *Il burattino veridico, ovvero Istruzione generale per chi viaggia. Con la descrizione dell'Europa, e distinzione de' regni, provincie, e città... Dato alla luce da Giuseppe Miselli corriere detto Burattino*, Venezia 1697, p. 106.

² D. Sterpos, *Bologna - Firenze. Comunicazioni stradali attraverso i tempi*, Roma 1961, pp. 40-47. Precedentemente la strada transitava per Sant'Agata-Cornacchiaia (sede pievana), attraverso il passo dell'Osteria Bruciata. Da Cornacchiaia verso nord si dirigeva nella valle del Santerno attraverso Pietramala, il passo della Raticosa e poi Monghidoro e Loiano (con andamento simile al percorso tre-settecentesco). Lo spostamento verso il Santerno nel XIII sec. si ebbe forse per effetto del potere degli Ubaldini nella zona fin dal secolo precedente. Le cronache narrano che anche un amico di Petrarca venne assalito e ucciso da scherani degli Ubaldini, evento che causò una rappresaglia dei fiorentini.

San Piero a Sieve³.

Nel Quattrocento, uscendo da Bologna la via di Toscana passava per San Ruffillo, Pianoro, Livergnano, Anconella, Sabbioni, La Guarda, Loiano, Roncastaldo, Scaricalasino, Cavrenno, Pietramala, Le Valli, Riccianico, Firenzuola (dove c'erano ospizi e locande), Rifredo, ponte di Bagnolo, passo del Giogo, Uomo Morto, Ponzalla, Scarperia, San Piero a Sieve, Tagliaferro, Vaglia, L'Uccellatoio, Trespiano, giungendo infine a Firenze⁴.

Dal Cinquecento crebbe costantemente il numero dei viaggiatori che si muovevano per le cause più disparate e più precise informazioni ancorché scarse, su tracciato, locande, osti e disagi di un viaggio, che allora si presentava assai difficoltoso, ci vengono dai diari di viaggio di Montaigne, Mauro, Fabricius, solo per citarne alcuni. Una prima sosta avveniva a Pianoro, poi a Loiano dove si pernottava; seconda notte a Scarperia. Altri luoghi di sosta e cambio cavalli erano a Scaricalasino, Pietramala, Giogo, San Piero a Sieve, Uccellatoio, Anconella⁵.

Il tracciato della strada non subì sostanziali modificazioni dalla fine del XIV secolo alla metà del XVIII, con l'eccezione della variante di Roncastaldo, tracciata all'inizio del Cinquecento, che sancì il definitivo declino di un centro che era stato nel Medioevo uno dei capisaldi bolognesi del controllo del territorio montano⁶.

Sebbene il tracciato del Savena fosse prediletto per i traffici tra Bologna e Firenze, per secoli non fu certo un percorso agevole e soprattutto carrozzabile, costringendo i viaggiatori a più pernottamenti e a restringere l'utilizzo di carrozze ai tratti più prossimi alle città. La *Strada di Toscana o Bolognese*, a seconda di dove la si guardasse, rimase una mulattiera per ampi tratti fino alla seconda metà del Settecento, soggetta a frequenti dissesti per l'instabile natura idrogeologica dei luoghi attraversati e sovente ammalorata dal transito di eserciti o dall'utilizzo di mezzi di trasporto che aggravavano le già fragili condizioni della sede stradale.

Nel 1739 Francesco III di Lorena, che prendeva possesso del Granducato di Toscana dopo l'estinzione della casata medicea, fu protagonista di un rocambolesco viaggio tra Bologna e Firenze. Dapprima si preparò il pernottamento a Scaricalasino, poi il monarca decise per Pianoro dove furono riattate alcune case. Poi però tornò in campo Scaricalasino, per l'impossibilità di percorrere tutto l'Appennino in un solo giorno e con la neve. Si fecero arrivare nel bolognese 300 cavalli presi dalle varie poste della Toscana. Il granduca partì da Bologna il 19 gennaio e arrivò in nottata a Monghidoro dove cenò e dormì⁷. Il nuovo granduca, asceso al soglio imperiale nel 1745, inviò in Toscana un reggente. Fin da subito, quindi, si rese evidente la necessità di disporre di una buona viabilità tra Vienna e la capitale del Granducato, ovviamente via Bologna, percorso più breve di altri.

Vennero intrapresi studi per una nuova strada, interamente e permanentemente carrozzabile, abbandonando il passo del Giogo per quello della Futa in maniera da evitare le ripide discese e salite di Scarperia e Firenzuola. Nel 1748 il progetto era pronto, ma per un pieno successo era necessario anche il concorso di Bologna, che per ragioni politiche ed economiche non aveva alcun interesse ad accelerare i lavori⁸. Il Granducato di Toscana era

³ *Ibidem*, pp. 58-66.

⁴ *Ibidem*, pp. 77-78. Nel 1501 pare che vi transitò anche Girolamo Savonarola, partendo da Bologna, e si dice che abbia albergato a Pianoro. L'anno successivo fu la volta di Machiavelli: arrivato a Scarperia, lasciò cavalli e servitori e continuò con quelli delle Poste (*Ibidem*, pp. 93-96).

⁵ *Ibidem*, pp. 110-111.

⁶ In ambito toscano venne elaborato un progetto di abbandonare il passo della Raticosa, ma non trovò realizzazione pratica. *Ibidem*, pp. 117-118.

⁷ *Ibidem*, pp. 127-29.

⁸ *Ibidem*, pp. 131, 137-39.

considerato dalla Sede Apostolica come un incomodo non indifferente tra la parte settentrionale e quella meridionale dello stato. Se i traffici commerciali privilegiavano il tragitto più breve, per ovvie ragioni economiche, le Poste Pontificie (che detenevano il diritto di monopolio) tra le Legazioni e Roma utilizzavano il tracciato adriatico (via Fermo e Ancona), mentre i dispacci postali degli stati dell'Italia settentrionale e di quelli europei diretti a Sud valicavano gli Appennini attraverso la Bologna-Firenze.

Le trattative per rendere carrozzabile la strada di Toscana languirono per un pezzo, anche perché l'impraticabilità delle strade era motivo di sicurezza sia per la Legazione bolognese sia per il Granducato, in quanto impediva o rallentava il passaggio di eserciti e artiglierie potenzialmente ostili. In altre parole prevalevano gli interessi politici e strategici su quelli economici e commerciali⁹. Il progetto della nuova strada granducale venne affidato ad Anastasio Anastagi e prevedeva una larghezza di otto braccia e banchine laterali da due braccia ciascuna¹⁰. Fino a San Piero a Sieve ricalcava più o meno il vecchio tracciato; dopo Cafaggiolo, passata la Sieve, fino a Montecatelli si allargarono vecchie strade con opportune varianti. Più oltre furono necessari importanti lavori di sostegno e raddrizzamento del percorso. Veniva abbandonato il passo del Giogo e a Pietramala si ritrovava la vecchia strada bolognese diretta alla Raticosa. Nei primi mesi del 1752 la parte toscana poteva considerarsi finita¹¹.

Tale intervento va inquadrato in una più ampia politica lorenese volta a compensare gli squilibri fra le varie zone del Granducato e a eliminare l'eccessiva importanza di Firenze per cui, fino al regno di Pietro Leopoldo (1765-90) erano considerate *regie* solo le strade che si dipartivano dalla capitale. In particolare si fecero progressi sulla viabilità transappenninica (Firenze-Bologna e via dell'Abetone) e verso il porto di Livorno, per allacciare la rete toscana alla viabilità degli stati confinati da un lato e per dotare lo stato di un moderno scalo marittimo dall'altro, in maniera da aumentare le potenzialità commerciali delle merci toscane¹².

Quando a Bologna apparve chiaro che i riattamenti alla strada di Toscana erano improcrastinabili, nel 1759 si mossero i primi passi per un suo rinnovamento: da Pianoro al confine erano ben 20 i tratti da rifare per renderla carrozzabile. La modifica più rilevante era tra Loiano e Scaricalasino, dove tra La Guarda e Sabbioni fu necessario realizzare un nuovo tracciato che escludesse quello malagevole e pericoloso attraverso Anconella. Il progetto fu affidato all'architetto Gian Giacomo Dotti¹³.

La titubanza bolognese era dovuta agli alti costi per la realizzazione della nuova strada, che avrebbe favorito i traffici degli stati confinanti (in particolare le merci del porto di Livorno dirette verso nord e quelle milanesi verso la Toscana) e poco l'economia locale: addirittura il nuovo tracciato percorribile da carri pesanti avrebbe tolto lavoro a faticanti e conducenti bolognesi che trasportavano piccole some.

⁹ L. Rombai-M. Sorelli, *La viabilità del Mugello occidentale alla metà del Settecento. Dall'assetto ancien régime alla "rivoluzione stradale" lorenese*, in *Percorsi e valichi dell'Appennino tra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo. Manifestazione espositiva itinerante*, Firenze 1985, p. 36.

¹⁰ D. Sterpos, *Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello*, in *Percorsi e valichi dell'Appennino tra storia e leggenda*, pp. 16-17. L'appaltatore tuttavia disattese le norme contrattuali e la strada risultò non conforme al progetto iniziale.

¹¹ Sterpos, *Bologna-Firenze*, pp. 132-139. Da parte granducale si tentò di esercitare pressioni a Roma perché intervenisse più energicamente presso il Legato bolognese, ma queste non sortirono gli effetti sperati.

¹² P. Vichi, *Le strade della Toscana granducale come elemento della organizzazione del territorio (1750-1780)*, parte seconda, in *"Storia Urbana"*, VIII, 1984, pp. 4-7.

¹³ P. Guidotti, *Strade transappenniniche bolognesi. Dal Millecento al primo Novecento. Porrettana, Futa, Setta*, Bologna 1991, pp. 205-208.

La strada arrivò a compimento nel 1761, ma non tutte le opere erano state portate a termine e la carreggiata non aveva larghezza regolare lungo tutto il tracciato *attrezzato postalmente per garantire il transito a tutti i mezzi a ruota*. Finalmente nel 1762 cominciarono a transitare carri e carrozze tra Bologna e Firenze¹⁴. Non mancarono tuttavia lagnanze: nel 1775 Anconella lamentava i danni alle botteghe locali dovute allo spostamento del tracciato. In Toscana erano rimasti fuori centri importanti come Scarperia e Firenzuola e i loro luoghi di sosta, ma il vecchio tracciato riuscì comunque a mantenere una certa vitalità. Anche qui tuttavia si levarono voci di protesta: *Scarperia più di tutti, che restò abbandonata e isolata con grave scapito perfino delle sue industrie coltellinarie, ragione per cui cominciò a grado a grado a decadere da quel primato che fino ad ora tenuto avea su tutti i castelli della bella provincia. Restolle, è vero, il vicariato mugellano, ma anch'esso vicino a subire non lievi limitazioni e modificazioni*¹⁵.

Se la strada era fatta, il territorio attorno rimaneva desolato e povero, soprattutto agli occhi dei viaggiatori dell'epoca, poco avvezzi alla rusticità dei montanari, assai distante dal quotidiano delle élites urbane: *Dopo avere proceduto in piano – ricorda Jean Marie Roland de la Platiere, negli anni Settanta del Settecento partendosi da Bologna – in un'eccellente contrada, per due o tre miglia, si entra in gole dapprima ben coltivate, coperte di vigneti e di alberi da frutta. Insensibilmente ci si alza, il terreno si fa più povero, la vigna scompare, le abitazioni sono rare: non ci sono più che castagneti. Si osserva dovunque un'arenaria a grana grossa, che si distacca e forma una sabbia o un gesso molto crudo. Qua e là ci sono alcuni montoni di cattiva razza, delle caprette, e dei suini di un rosso ardente, come in Svizzera; le genti stesse, nonostante questa strada sia molto frequentata, paiono risentire della povertà del luogo. Pranzo a Loiano, villaggio a quindici o sedici miglia da Bologna, a nove o dieci da Pietra-mala, circondato da immense foreste di castagneti, carichi di frutti. Se c'è qualche piccolo angolo coltivato, è con del granturco ben magro. Si sale sempre sino a giungere in vista di Pietra-mala, assisa sul rovescio della montagna. Dall'alto dell'anfiteatro di colline, in direzione della Lombardia, la vista si perde senza confini; ma dal lato opposto resta a lungo limitata. La nebbia occupa già la cresta di queste alte cime; il vento la trasporta dall'una all'altra, e noi ci siamo entrati valicandone una: improvvisamente mi sono sentito cogliere da un freddo glaciale; mentre il clima è mite sulle colline, e caldo nella pianura*¹⁶.

Le ultime modifiche del tracciato nel versante bolognese interessarono il tratto di Livergnano nel corso del XIX secolo: una prima variante venne realizzata negli anni 1817-1820, mentre nel 1859 si tagliò la rupe che incombeva sulle case. Per raddrizzare il percorso tra Ca' di Fino (Predose) e Sabbioni si effettuarono altri lavori, iniziati ai primi del XIX secolo ma portati a compimento solo negli anni Ottanta¹⁷.

2. Tecniche di costruzione e manutenzione viaria

Dalla metà del Settecento, per circa un secolo, gran parte della penisola fu interessata da lavori di riattamento e costruzione di nuove strade. Il Granducato di Toscana raggiunse un punto d'avanguardia, arrivando all'Unità con un sistema viario tra i migliori in

¹⁴ Sterpos, *Bologna-Firenze*, pp. 143-149. C. Fedele - F. Mainoldi, *Bologna e le sue poste. Comunicazioni pubbliche dai corrieri medioevali ai francobolli col catalogo dei timbri e annullamenti postali*, Bologna 1980, pp. 151-161.

¹⁵ L. Chini, *Storia antica e moderna del Mugello*, IV, Roma 1969, p. 43.

¹⁶ *La Futa. Una strada nella storia*, a cura di M. Ascari, Bologna 1991, p. 46, da *Lettere scritte dalla Svizzera, dall'Italia, dalla Sicilia e da Malta*: J.M. Roland, *Lettres écrites de Suisse, d'Italie, de Sicile et de Malthe*, Parigi 1776-78.

¹⁷ Guidotti, *Strade transappenniniche bolognesi*, pp. 218-225.

Italia. Ben diversa la situazione nello Stato Pontificio, spesso restio a lasciarsi permeare da innovazioni e miglierie in nome del mantenimento di uno *status quo* caro alle élites di governo e dell'economia. Ne è esempio la via transappenninica della Futa che nel lato emiliano venne resa carrozzabile 10 anni dopo che in quello granducato.

L'instabilità geologica dell'Appennino tosco-emiliano, caratterizzato da situazioni spesso fragili, è stata da sempre il primo assillo dei costruttori (e manutentori) di strade. I limiti strutturali emergevano in tutta la loro evidenza soprattutto nel periodo invernale, quando pioggia e neve rendevano pressoché impraticabili le strade ricolme di fango e gli smottamenti erodevano la carreggiata o portavano a valle interi costoni. Occorreva allora procedere a nuovi sbancamenti o modifiche del tracciato, che sovente risultavano poco più che palliativi.

Così era stato il 18 ottobre 1700, quando il senatore bolognese Ercole Bonfioli, uno degli Assunti alla Strada di Toscana, compì una visita generale lungo la via: *Si partì dalla sua casa alle hore 20 servito dal segretario della Cancelleria dell'ill.mo Legato Tomaso Stanzani e dall'Architetto Pubblico Gioseffo Antonio Torri, uscendo per porta Strà [Santo] Stefano con due Rolanti in uno de' quali andò l'ill.mo Sig. Senatore e nell'altro il Cancelliere Stanzani e l'architetto predetto. E perché il tempo cominciò ad annuvolarsi, e di lì a poco incominciò la pioggia si pensò d'andare à dirittura a Pianoro, come si fece, e visitar poi la strada da Pianoro verso Bologna quando si fosse veduta dalla parte superiore, in ritornare addietro. Quella sera dunque si fermò a Pianoro dove si cenò e si dormì la notte con animo di poter proseguire la mattina per tempo la visita, mà seguitando ancor la mattina il tempo cattivo con pioggia, e con neve, che cadeva dal cielo à gran copia si fù in necessità di fermarsi tutto il martedì il giorno, e la notte ancora in quel luogo durando sempre il mal tempo che non si mitigò mai se non il mercoledì à mezzo giorno. Doppo pransato parendo che alquanto si rimettesse la pioggia si risolse, quantunque il tempo non fosse abbonacciato, far la visita fino a Loiano per lo che fattisi subito allestire i callessi s'incominciò la visita. Dalla Chiesa di Pianoro andando verso Loiano si ritrovò la strada dietro i beni di quella Chiesa allargata conforme gli ordini altre volte dati dall'Assunteria e fattasi misurare dal Pubblico Architetto si ritrovò essere pertiche nr. centocinque tutta ben fatta e sin hora ben conservata ... Dall'Ostaria nuova sino alle Lastre dell'Ospitalino si videro pertiche trentasei di strada allargata, e buona ... Verso un'ora di nove si arrivò à Loiano dove ritrovata l'osteria piena di passeggeri, che non havevano potuto à causa del tempo cattivo proseguire il loro viaggio, si andò ad alloggiare nel convento de' frati minori osservanti dove si fece dall'osteria suddetta portar ivi la cena, doppo la quale si andò a dormire ... Da Scaricalasino sino alla B.V. de' Boschi se ne videro pertiche nr. nonantadue in tre pezzi allargata come sopra. Mà la strada non allargata per il suddetto tratto è molto cattiva. Anzi ne' Boschi medesimi vi è un laghetto di più su la strada dove si spandono quell'acque, e fanno un passo molto scomodo a' passeggeri, e massime d'inverno, che diviene tutto di ghiaccio, e però stima necessario il trasportare la strada sopra il detto laghetto dalla parte del monte*¹⁸.

Il 22 marzo 1707 venne rifatto un tratto di strada nel comune di Musiano (Pianoro). La relazione sui lavori getta luce sulle tecniche e i costi del tempo: *oppere di brozzi per condurre sassi grossi et minuti e giara et legnami per fare la strada nuova sudetta: in tutto n.° 1483 a l. 2.1 l'una l. 2966; oppere n.° 1454 di brazzenti a soldi 13 l'una l. 945.2. Bisognava poi realizzare opere di contenimento per difendere la strada da frane e smottamenti. A tal fine si procurarono N.° 165 tra fioppe e querzoni per fare aggochie et schivardelle di varie longhezze ... l. 329. Similmente n.° 9800 fassi di sterpa longhi a l. 2 il cento, importano in tutti l. 196. Un bosco comprato cioè li legnami in prezzo di l. 70. Corbe n.° 30 di vino basso per le oppere, a l. 3 la corba importa l. 90. Le spese di cariole, picconi, ferle, chiodi, gesso, et falegnami, fabri, muratori et altre*

¹⁸ ASBo, Assunteria di Governo delle Comunità, *Strade, Toscana*, busta 4 (1700-1714).

cose necessarie per la sudetta operatione come dalla sudetta lista si vede come anche il voto per Giovanni Andrea Taruffi et altri assistenti ... 486.14. In totale la spesa ascese a 5.082,16 lire¹⁹. Le carte dell'Assunteria di Governo ci forniscono anche interessanti indicazioni su costi e prezzi del viaggio: *Nota delle spese fatte in occasione della visita alla strada di Toscana dal Signore Marchese Domenico Barbieri detto Bavelino nelle due giornate delli 24, e 25 novembre 1731. Al vettorino per il calesse per due giornate acordato in tutto l. 15. Per bona mano al sudetto vettorino l. 2. Per un cavallo à nolo per le due giornate per Domenico Barbieri detto Bavelino accordato in tutto l. 6. Per il pranso al Osteria Nova e bonamano al detto camariere l. 2.16. Per la cenna e dormire al Osteria di Luiano con sua bona mano al sudetto comariere l. 4.5. Per colatione, e bona mano in Pianoro al ritorno in città 2.16. Totale 32.17²⁰.*

Altre ferite erano inferte dal passaggio degli eserciti che trasportavano munizioni e masserizie su carri assolutamente non commisurati alle condizioni viarie. Nel giugno 1735 le truppe spagnole, che andavano a dare man forte a quelle francesi e sabaude contro gli Austriaci in Lombardia, mossero da Napoli verso Nord. Oltrepassata Firenze, si diressero a Bologna lungo la *Postale Bolognese*. Ne rimane traccia nelle *Memorie* di Paolo Salani, abate del monastero di San Michele *ad Alpes* di Monghidoro. L'incomodo e il pericolo per il monastero e per il paese erano divenuti insopportabili e così l'abate scrisse al senatore Carlo Ginori di Firenze affinché i soldati, transitando per Monghidoro, proseguissero per Loiano senza fermarsi. Al che questi impetrò al Dominguez, *Inspettore* dell'armata, un'ordinanza in tal senso, che fu effettivamente emanata, *ma più volte bisognò [ancora] soffrire che l'officialità e i soldati alloggiassero in Monastero, e nell'osterie, e nelle case e quando non restavano questi, ora qui fermavano i carriaggi, ora i canoni di smisurata grandezza di peso ... posti sopra carri gravissimi tutti ferrati, onde erano di gran peso, tirati da primo da boi del nostro territorio poscia da mule catalane, attaccandone ad ogni canone paia 14 e ancora n° 18, quali doppo d'aver fatta la condotta a Bologna tornavano avvoto indietro per tirarne altri, e il gran peso de sudetti rovinò tutta la strada Romana, stritolandosi i sassi sotto le ruote, e più d'uno di detti canoni precipitò giù da greppi e balzi²¹.*

La strada necessitava quindi di continue manutenzioni per mantenere una decente praticabilità. Nel bolognese era l'*Assunteria della Strada di Toscana* ad occuparsi della manutenzione ordinaria e straordinaria della strada e a tutte le opere accessorie. La gestione non avveniva in maniera diretta con maestranze proprie, ma periodicamente il servizio veniva appaltato con apposite gare.

Nel novembre 1715 Gli *Assunti sopra la Strada di Toscana*, nel corso di un'ispezione a certi lavori nei pressi di Loiano da poco portati a termine dall'appaltatore, rimasero soddisfatti: *Giunti al sito detto il Malpasso di Luiano sito dove vi era un grandissimo precipitio e dove continuamente pericolavano li pasagieri, e le sedie non potevano passare senza distacare li cavalli essendo la strada solo larga pertiche 4 à detto Malpasso si è riconosciuto essere stato tagliato il monte a forza di scarpelli et abasata la strada piedi sei in longhezza ... pertiche 12, e levata quantità di sassi sopra nel monte che continuamente ruinavano sopra la strada, fattovi un muraglione novo largo piedi 20 alto piedi 10, fattovi una sprangata di rovere per difesa del balzo longa piedi 110 et in detto sito formatovi una bonissima strada²².*

¹⁹ *Ibidem*.

²⁰ *Ibidem*, busta 6.

²¹ ASBo, *Demaniale*, 22/2422, *San Michele di Scaricalasino*, *Notizie diverse attinenti alla Chiesa, e Monastero dei RR. Monaci Olivetani. Memorie di cose accadute sotto il governo del Pre.mo Abate D. Paolo Salani. M. Abatantuono, 1735: l'esercito spagnolo passa per Monghidoro*, in "Savena Setta Sambro", XXVI, n. 50, pp. 9-20.

²² ASBo, *Assunteria di Governo delle Comunità, Strade, Toscana*, busta 5 (1690-1723). In ambito postale la sedia era la carrozza da viaggio, a due o a quattro ruote.

Il 29 maggio 1717 l'appalto per la selciatura della strada di Toscana venne affidato a Carlo Laghi, il quale *promette, e si obbliga salciare di sassi in sabbione ne siti soliti, e dove abbisognerà, com'altresi promette, e si obbliga l'Appaltatore sudetto, di fare tutti gl'abbassamenti delle salite rapide per quanto sia possibile, levando la terra, lastre, o sassi ancorche occorresse adoprare picconi, o scarpelli per appianare dette salite, sicche venga la strada medesima a rendersi commoda a corrieri, procacci, passeggeri, vetturali, e mulatieri, e ad ogni sorte di persona si apiedi, come a cavallo, o in sedia, e resti la sudetta salciata incastrata nel terreno, e serrata dalle parti lateralmente, di maniera che non sopravanzi sopra il piano di detta strada²³.*

Come accadeva per molte delle Assunterie del Reggimento bolognese, gli esponenti della nobiltà che dovevano curare il buon funzionamento della macchina pubblica non brillavano per zelo e solerzia, soprattutto nel caso di emergenze o questioni che avrebbero richiesto una certa celerità: *Adi 14 marzo 1711 in Congregazione di strada di Toscana li sudetti Prati, Bonfioli, e Cospi fu rappresentato esservi per gli ultimi intemperii mosse trè lavine in vicinanza di S. Antonio, e de' Sabbioni nella strada di Toscana. E fattasi riflessione se tal disordine procedesse per causa di particolari, che la havessero eccitate per laurar' il terreno sopra i rivali. Ordinato, che il Morelli stato ultimo appaltatore riconosca se il danno sia derivante da particolari accaduti. Intanto faccia sgombrare il transito, acciò la strada resti libera ai passeggeri, e porti subito relatione di quanto lavorò osservando, e qual rimedio vi habbia riposto si come la spesa che vi sarà occorsa. Si ricordi al Decano la necessità di venire all'elezione del nuovo Appaltatore, perché succedendo qualche disordine vi possa essere chi rimedii sollecitamente.*

La *Relazione della visita alla strada di Toscana del 1728* informa che in vicinanza dell'*Osteria nuova* si osservò un pezzo di strada di pertiche 18 tutta fangosa, e calancosa a segno che nell'inverno si rende quasi impraticabile; sopra di questa molto giovarebbe una buona inghiarazione²⁴.

All'inghiarazione, come già nei secoli del Medioevo²⁵, erano tenute a cooperare le comunità del contado, che dovevano prestare opere anche per lo sgombero della neve: lavori questi ultimi che dovevano essere pagati, ma che la farraginoso macchina governativa bolognese saldava anche dopo anni. Nel 1735 il Vessillifero di Giustizia e Governo del Contado diede mandato di pagare, sulla base dei *partimenti ordinari e straordinari* del 1733, i massari di alcune comunità della montagna per opere prestate nel 1716 e nel 1717: *per suo rimborso d'altretanti da essi spesi, de denari della massaria per pagare gl'uomini che s'impiegarono in liberare la strada Toscana dalle nevi, in occasione del passaggio della Gran Principessa di Toscana, e ciò sin del mese di marzo 1716²⁶.*

Nella seconda metà del Settecento nel Bolognese le condizioni d'appalto per la manutenzione della strada prevedevano regole precise: la strada doveva avere quattro guide, due interne e due esterne rinfrancate queste ultime con terra battuta. La *Notificazione d'appalto del 1778* prescriveva che *la selciata sia composta di sassi in piedi, e non in piano, bene uniti, e legati, in modo che non vi restino vani fra l'un sasso, e l'altro, e che il letto, o sia fondo della selciata sia di sabbia ben granita, e non di terra, lezza, o altro, in altezza più o meno secondo il bisogno, e composta e fatta che sia la selciata, questa sia ben battuta con mazzi in maniera che resti di piano uguale all'altro ... giusta le regole dell'arte ... e similmente sia coperta con sabbia bene*

²³ *Ibidem*, busta 1 (1626-1718).

²⁴ *Ibidem*, busta 6 (1724-1740).

²⁵ Cfr. R. Zagnoni, *Inghiaatura e manutenzione della strada del Reno nei secoli XIII-XIV: nuovi documenti*, oggi in *Id.*, *Il Medioevo nella montagna tosco-bolognese, uomini e strutture in una terra di confine*, Porretta Terme 2004, pp. 83-91.

²⁶ *Ibidem*, busta 6 (1724-1740).

granita²⁷.

Nel Granducato di Toscana le strade erano classificate in base alla competenza amministrativa della manutenzione. Le più importanti erano le strade *regie* e *regie postali*, così definite nel *Regolamento per le comunità del distretto fiorentino* (1774): *quelle che per una sola direzione ed insieme con gli stabilimenti delle poste situate sulle medesime si partono da Firenze*. Con motuproprio del 4 marzo 1776, a norma del decentramento amministrativo voluto da Pietro Leopoldo, il mantenimento delle strade *regie* o *di posta* passò in acollo alle Comunità, i cui magistrati dovevano vigilare perché *il tratto della strada addossatagli fosse mantenuto in tutto il buon grado* e perché le strade rimanessero *nella dimensione e larghezza in cui saranno loro consegnate*²⁸.

Le strade maestre o *regie* erano adibite al trasporto della posta e dei viaggiatori che usufruivano delle diligenze e lungo di esse si trovavano luoghi di sosta per il cambio dei cavalli e osterie o locande per il ristoro dei passeggeri. Le strade *regie* e *di posta* erano la Bolognese, la Senese (da Firenze a Siena), la Pisana (da Firenze a Pisa e da Pisa a Livorno), la strada traversa da Poggibonsi fino all'imboccatura della strada Pisana, la strada Aretina, la Pistoiese, la strada da Pistoia a Serravalle, la Lucchese (da Pisa ai Bagni di San Giuliano fino al confine dello Stato di Lucca), la strada da Pietrasanta a Pisa, la strada lungo la marina di Livorno²⁹.

Il decentramento amministrativo produsse risultati deleteri per l'eccessiva parcelizzazione delle competenze. A tale farraginoso sistema si cercò di porre rimedio con la riforma del 1825, che introdusse il subappalto ad operatori privati, prassi peraltro ben conosciuta dalla parte bolognese. La riforma portò all'istituzione delle strade *provinciali* che, non avendo alcun riscontro con uno specifico apparato amministrativo, erano *quelle che non limitando il proprio corso dentro il territorio di una sola Comunità, ne percorrono più d'una*, ma furono facile preda degli esasperati antagonismi municipali. La classe delle strade *regie* risulta in aumento fino alla metà del XIX secolo, quando comincia a farsi sentire la concorrenza del mezzo ferroviario: erano 7 nel 1774, 27 nel 1831, 34 nel 1857. Emanuele Repetti, nel suo *Dizionario*, nota che nel corso di un decennio (1835-1845) le strade postali nel Granducato calano da 608 a 266 km³⁰.

Al di sotto stavano le strade *comunitative* o *parrocchiali* e le *vicinali*, la cui manutenzione spettava ai proprietari frontaliere. Per essere classificate in questo modo dovevano possedere uno o più dei seguenti requisiti: essere dentro gli abitati, condurre dagli abitati al confine con un'altra comunità, mettere in comunicazione le varie chiese del territorio fra loro, condurre dagli abitati alle chiese parrocchiali, condurre dal capoluogo della comunità ai centri minori³¹.

La tecnica costruttiva variava a seconda dell'importanza: c'erano strade lastricate (generalmente le vie delle grandi città) o selciate con pezzi di macigno più o meno regolari. Ma spesso erano semplicemente di terra battuta o inghiaiate, come quella nei pressi di San Bartolomeo di Musiano, prima di Pianoro venendo da Bologna, che nel 1729 viene così descritta: *Arivati al Osteria del Sig. Conte de Bianchi, vi è un tratto di strada per la longhezza di*

²⁷ *Ibidem*. Guidotti, *Strade transappenniniche bolognesi*, p. 154, che cita ASBo, *Assunteria di Governo delle Comunità, Strade*, busta 10, *Notificazioni d'appalto*, 1771.

²⁸ C. Cresti, *La Toscana dei Lorena. Politica del territorio e architettura*, Milano 1987, p. 171, n. 80.

²⁹ *Ibidem*.

³⁰ P. Vichi, *La costruzione della rete carrozzabile toscana: basi giuridico-amministrative e realizzazioni tecniche (1814-1819)*, in "Storia Urbana", VII, 25, 1983, pp.38-43.

³¹ *Ibidem*, pp. 48-52.

*pertiche n. 60 da farvi l'ingiaratione*³². Del resto le tecniche costruttive variarono nel tempo e a seconda delle necessità dei mezzi di trasporto in uso. Una strada *saiegada* del Cinquecento non possedeva una carreggiata sufficientemente ampia per il traffico dei secoli successivi, quando lungo le vie transitavano *sedie, ò rollanti, e certe altre barozze da trasportar robbe*³³.

Nella seconda metà del Settecento la Postale bolognese o Strada di Toscana, dalla parte granducale da poco rinnovata e resa carrozzabile misurava con le banchine 12 braccia (6,96 m), con massciata di 8 braccia (4,65 m); la Postale romana 11 braccia (6,38 m); la Postale pistoiese - modenese 14 braccia (8,12 m)³⁴.

Nel Granducato del Settecento non sempre era presente la massciata. Quando il terreno sottostante era solido si usavano solo le ghiaie, *ponendosi nel fondo li sassuoli più grossi che in esse si trovano, coprendosi poi con le ghiaie più minute, che tra' gli uni e le altre si alzano nel colmo dell'inghiarato dal mezzo braccio fino ai tre*.

Per dichiarare buona o meno una strada, eccettuando la presenza di buche, *rotaie* e *ristagni d'acqua*, bisognava considerare se fosse presente o meno la massciata. Così si esprime l'Anastagi nella relazione del 1° ottobre 1777 all'*Auditore dell'Ufficio dei Fossi* di Pisa: *Potranno dunque esser dichiarate in buon grado quelle Strade Regie che ... hanno una sufficiente altezza di ghiaia, cioè di un mezzo braccio in circa sulla solidità del terreno sperimentato nella loro prima costruzione, e di un terzo quando abbia già sofferto il carreggio e conseguentemente siasi consolidato, oppure essendovi la massciata quando non si scoprono le punte dei sassi che la compongono e massime quando l'inghiarato è assodato per l'uso di strada a cui ha servito per lungo tempo; e minore della suddetta altezza può servire la ghiaia sulli strati del massciato, sempre che negli uni e negli altri casi vi sia sempre mantenuta la ghiaia con gli opportuni rifiorimenti*³⁵. In altre parole una strada senza massciata doveva avere uno strato di ghiaia di almeno 20 cm. Se massciata, uno strato sufficiente a coprire i sassi della fondazione³⁶.

I Lorena promossero la messa a dimora di alberi e gelsi lungo le strade *regie* ed emanarono notificazioni per il mantenimento della rete viaria, come nel 1749 e nel 1760 per il *ristabilimento* della strada bolognese *affinché torni più piana, e più comoda, non solo per beneficio dei passeggeri, ma anco a vantaggio del pubblico commercio*. Nuove strade vennero finanziate da Pietro Leopoldo nella seconda metà del XVIII secolo³⁷.

All'indomani della Restaurazione la viabilità granducale risultava in cattivo stato, se si eccettuavano le strade postali, come la Bolognese. Il problema principale era la malagevole carreggiabilità, dovuta a scarsa manutenzione o a tecniche di pavimentazione non congrue con le caratteristiche dei mezzi. Peraltro l'utilizzo di nuove tecnologie, con conseguente riduzione della manodopera utilizzata, si scontrava con la natura assistenziale del comparto, utilizzato dalle autorità come serbatoio per mitigare la disoccupazione, in relazione ai bassi livelli salariali, come avvenne anche nel Bolognese, in relazione ai lavori della Porrettana a cominciare dal 1816³⁸.

I tempi di percorrenza rimasero a lungo aleatori, condizionati dall'andamento meteorologico e dalle condizioni della strada.

³² ASBo, *Assunteria di Governo delle Comunità, Strade, Toscana*, busta 6 (1724-1740).

³³ *Ibidem*, busta 5 (1690-1723).

³⁴ D. Sterpos, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, in *Archivio dell'Atlante storico dell'età moderna*, quaderno 4, Firenze 1977, p. 34.

³⁵ *Ibidem*, p. 35. Dal 1769 la cura delle strade *regie* venne affidata alla Camera di soprintendenza comunitativa del compartimento fiorentino.

³⁶ *Ibidem*, p. 36.

³⁷ Cresti, *La Toscana dei Lorena*, pp. 19, 78. Nel 1750 fu emanata una legge per il territorio pisano; motupropri del 10 e del 25 marzo 1752 riguardarono il pistoiese e il contado d'Arezzo.

³⁸ Vichi, *La costruzione della rete carrozzabile toscana*, pp. 52-59.

3. Il Convento degli Olivetani di Monghidoro

Il monastero di San Michele *ad Alpes* di Scaricalasino venne fondato nel 1528 per volontà di Ramazzotto dei Ramazzotti, leggendario capitano di ventura. Unito al monastero bolognese di San Michele in Bosco, nel 1531 fu donato alla congregazione di Monte Oliveto Maggiore nel senese³⁹. Il Convento non praticava regolare servizio di ospitalità, poiché a Scaricalasino erano presenti due osterie, più o meno una dirimpetto all'altra. Accoglieva però personaggi importanti e facoltosi, che male si sarebbero adattati alle ordinarie condizioni delle taverne. Data la lunghezza del viaggio e la scarsa qualità degli alloggi ordinari l'ospitalità dei monaci era quasi una necessità, come ricorda Serafino Calindri: *La situazione di questo Monastero in sito di passo, e l'essere il miglior luogo che trovisi nella via che traversa le Alpi da Bologna a Firenze, i comodi che vi sono, la qualità de' Religiosi che l'abitano sono state, sono, e saranno le cagioni, per le quali dovrà di quando in quando alloggiare personaggi, Vescovi, Prelati, Principi, Cardinali e Sovrani ad istanza dell'Excelso Senato, o a persuasione de' Superiori della Religione, o del grado delle persone che nel presentarsi all'alloggio, obbligano que' RR. Monaci a riceverle, ed a tenersene graziati del ricevuto onore*⁴⁰. Se tristemente noti erano i soggiorni a Pianoro e Loiano, la rinomata accoglienza dei frati di Scaricalasino è ricordata dal marchese de Sade: *Scarica l'Asino è una piccola località tra i monti, ove si trova un albergo abbastanza scadente ma un convento assai curato di Olivetani, i quali si affrettano ad accogliere con gentilezza gli stranieri e hanno un bell'ospitale per i pellegrini*⁴¹.

I monaci arrivarono a detenere il monopolio dei servizi di ospitalità: nel Seicento erano proprietari dell'osteria dell'Angelo e, approfittando di un momento di grave difficoltà dei gestori dell'altra, acquisirono pure quella, con un'operazione di cofinanziamento con il monastero di San Michele in Bosco di Bologna a cui erano legati: *à Scaricalasino si truova un hosteria chiamata la Corona proprietà antica della famiglia de Michelini, et essercitata immemorabilmente dalla detta famiglia, con molto danno, e vessatione della nostra [quella cioè dei monaci] hosteria dell'Angelo situata all'incontro della detta; e come l'anno 1664 fu ammazzato Cornelio Michelini principale di quella famiglia, e lasciò dopo di se la moglie con dui figliolini eredi, e una buona quantità di debiti, una parte de quali era assegnata sopra la medesima hosteria, et alcuni terreni annessi e fra gl'altri un tal di famiglia Parenti vi haveva tre millia lire di credito e praticava la compra per essercitarvi l'osteria, questo è huomo facultoso, e poteva inviare la detta hosteria assai meglio che prima, con magior danno della nostra, per il che quel Padre Abbate trattò con gl'alti Prelati della nostra natione, e si restò di concerto di attendere all'aquisto anco con discomodo, e si venne alla pratica e fù concordata la compra in lire settemillia, e trecento pagabili alli creditori, delle quali S. Michele in Bosco ne pagò quattro millia, e ducento, e Scaricalasino tre millia, e cento come appare al rogito del S. Girotti però sotto li 24 di marzo 1645 con molte condizioni, e sigurezze*⁴².

Anche i periti bolognesi che effettuavano ispezioni lungo la Strada di Toscana venivano accolti dai monaci olivetani, come nel caso della visita dell'Assunto Paolo Zambeccari nel 1729. Il gruppo di tecnici partiti da Bologna con due calessi e il corriere a cavallo, poi presasi la cambiatatura, si giunse poco prima dell'ora del pranzo a Scaricalasino, nel qual luogo fù il medesimo Signor Conte Senatore Zambeccari ricevuto, ed accolto da que' monaci olivetani con

³⁹ L. Bonora, *Il monastero di San Michele ad Alpes fra storia e cronaca*, in *Mons Gothorum. Monghidoro: la sua gente il suo territorio dal medioevo ad oggi*, Castelmaggiore 1988, pp. 139-151.

⁴⁰ S. Calindri, *Dizionario corografico, georgico, orittologico, storico della Italia. Montagna e collina del territorio bolognese*, III, Bologna 1782, p. 255, alla voce *Monghidoro*.

⁴¹ Fedele-Mainoldi, *Bologna e le sue poste*, p. 127. *La Futa. Una strada nella storia*, p. 44.

⁴² ASBo, *Demaniale, San Michele delle Alpi di Scaricalasino, 27/2427*, fasc. 8, *Osteria della Corona*.

*special gentilezza, di cui ne fù pure a parte il Segretario, prendendo gli altri l'alloggio nell'osteria. Doppo ascoltata la santa messa si pransò, e sule ore 21 in circa si ripigliò il viaggio per la strada verso la confina colla Toscana*⁴³.

Oltre alle due osterie era sotto la tutela dei monaci olivetani anche un ospitale per l'alloggio dei pellegrini, che parrebbe ancora in buono stato alla metà del Settecento, almeno secondo quanto riportato dall'abate Calindri: *Vi è inoltre un Ospedale da alloggiare i Pellegrini e le Pellegrine in camere separate, dipinte, e tenute con tutta la possibile politezza sotto la cura degl'istessi RR. Monaci ... È questo uno de' pochissimi Ospedali da Pellegrini, che in Italia conservin la idea della politezza, e della vera carità cristiana, con la quale, nell'ottavo, nono, e decimo Secolo que' buoni Monaci di varj Ordini, soppressi poi ne' tempi turbolenti, impiegavansi a prò de' Pellegrini*⁴⁴.

4. Il viaggio

L'attraversamento dell'Appennino era impresa ardua, soprattutto prima che la transappenninica Bologna - Firenze fosse resa carrozzabile. Il viaggio in se stesso rimase per secoli un evento memorabile e irto di pericoli, tanto che molti prima di incamminarsi facevano testamento e la partenza era preceduta da messe e novene per scansare assalti di briganti, malattie e altri guai, come l'incontro notturno con gli spettri, ricordato da Johann Caspar Goethe nei pressi di Firenzuola⁴⁵.

Parimenti bisognava guardarsi dagli osti e dai vetturini, che con ogni mezzo cercavano di accaparrarsi i clienti, per poi lasciarli a piedi dopo aver intascato la caparra. Con pene non lievi (dieci scudi di multa e tre tratti di corda) un bando del 1694 minacciava i guardiani delle porte bolognesi *che lasciano andare li forastieri liberamente à quell'osteria, ò alloggiamento più li parerà, senza praticarli, ò importunarli*, e parimenti minacciava gli osti che pure numerosi erano sulla strada di Toscana che non fosse lecito loro *né a' loro garzoni andarli incontro per invitarli alle loro ostarie*⁴⁶.

Fino alla metà del Settecento, per andare da Bologna a Firenze, occorrevano due giorni con un pernottamento, ma con la brutta stagione si arrivava a tre o quattro giorni, con pernottamenti a Scarperia o Firenzuola, Loiano o Pianoro. Alla fine del Cinquecento la strada era percorribile con *chavalchate grosse et anco con chorrieri*, ma col rischio di incorrere nel *verno della neve* e nella *state degli assassini*. Anche nei secoli successivi chi si avventurava con sedie o calessi era costretto a scendere continuamente e abbisognavano cavalli o muli di rinforzo nei tratti più acclivi o pericolosi. Nel 1471 Galeazzo Sforza in visita a Lorenzo il Magnifico valicò l'Appennino con *dodici carrette*, ma queste vennero smontate e trasportate a dorso di mulo⁴⁷.

Nel Cinquecento, sul *Camino dritto di Siena et Fiorenza* (da Roma a Bologna) si trovavano poste a *Fiorenza, Fonte bona, Scarperia, Rifredo, Pietra mala, Loiano, Pianoro, Bologna*⁴⁸.

⁴³ ASBo, *Assunteria di Governo delle Comunità, Strade, Toscana, Busta 5* (1690-1723), mazzo 15, 3 luglio 1729.

⁴⁴ Calindri, *Dizionario*, III, p. 255, alla voce *Monghidoro*.

⁴⁵ *La Futa. Una strada nella storia*, pp. 37-38, da J. C. Goethe, *Viaggio in Italia. 1740*, a cura e con introduzione di Arturo Farinelli, Roma 1932.

⁴⁶ ASBo, *Assunteria di Magistrati, Affari diversi*, 110, *Poste e corrieri*, fasc. 8. *Bando et ordini da osservarsi da gli osti della città, e contà di Bologna, e da altri, che tengono cavalli, carrozze, e calessi da vettura*, Bologna, 26 maggio 1694.

⁴⁷ Rombai-Sorelli, *La viabilità del Mugello occidentale alla metà del Settecento*, pp. 41-42.

⁴⁸ *Le poste necessarie a' corrieri, per l'Italia, Francia, Spagna, et Alemagna. Aggiuntovi anchora i nomi di tutte le fiere, che si fanno per tutto 'l mondo. Con la sua tavola nuovamente ristampata*, Venezia 1563, pp. 5-6.

La guida postale del Codogno, del 1620, ci descrive brevemente il tragitto, dispensando anche alcuni consigli: *A Bologna città amplissima e di studio ancora poste 1; Passarete sopra il Ponte, e poi a guazzo il fiume Savona; A Pianoro, ove cominciate a montare l'Appennino Monte poste 1; A Loiano poste 1; Uscirete dal Bolognese et entrerete nella Toscana; Alla Feligaia poste 1; A Fiorenzuola Castello poste 1; Guardate il fiume Santerno se piove; Al Zovo poste 1; A San Pietro a Sievo, ove passerete il Sievo poste 1; All'Uccellatoio poste 1; A Firenze Città, Metropoli della Toscana, ove passerete il fiume Arno, et andando alla Posta passerete a canto della Chiesa della Santissima Vergine Maria Annunciata poste 1*⁴⁹.

Nel *Burattino veridico*, ovvero *Istruzione generale per chi viaggia*, opera del 1697 del corriere Giuseppe Miselli, oltre a preziose indicazioni sul funzionamento delle poste e delle loro figure professionali, troviamo interessanti apprezzamenti sui luoghi che tante volte aveva toccato durante gli anni di attività: *Presso alla strada di Bologna per andare all'Uccellatoio si vede poco lontana la superbissima Villa di Pratolino, che per i giuochi d'acque, maestà et ornamenti del Palazzo, e comodità delle caccie, può reputarsi fra' più deliziosi, e dilettevoli luoghi d'Italia. Poco più oltre il Castello di Scarperia, dove sono molte botteghe di coltelli, et altri feramenti stimati, e tutto quel tratto circondato da monti è pieno di Ville con campagna assai fruttifera, che si chiama Mugello, Patria di Dino celebre Legista, e d'altri valent'uomini*⁵⁰.

Altre fonti indicano che il viaggio da Firenze comportava il cambio dei cavalli all'Uccellatoio (fino al 1755), San Piero a Sieve, Scarperia, dove spesso si pernottava in una delle molte locande disponibili. La mattina seguente si riprendeva il viaggio, con sosta al Gogo. In inverno talora era necessario il pernottamento a Fiorenzuola. Il giorno dopo si continuava verso Bologna, con poste a Pietramala e Filigare, dove c'era la dogana e il confine tra Granducato e Legazione pontificia. Nel bolognese le poste erano a Scaricalasino, Loiano, Anconella, Pianoro.

La nuova carrozzabile nel 1752 eliminò alcune poste sul vecchio tracciato: L'Uccellatoio fu spostato a Fontebuona, si aprirono nuove poste a Cafaggiolo (in locali annessi alla villa medicea), Montecarelli, Covigliaio (posta qui trasferita da Fiorenzuola), Pietramala (dove la strada si ricongiungeva col vecchio tracciato), infine Filigare. Diminuirono notevolmente i tempi di percorrenza, un fatto documentato dai libri di viaggio di fine Settecento: 8.20 ore da Firenze alle Filigare e da qui a Bologna 6.15. In totale 14.35 ore, senza contare eventuali inconvenienti che tuttavia rimanevano piuttosto frequenti⁵¹.

L'intensificarsi dei viaggi portò allo sviluppo di un particolare tipo di letteratura che andò via via affinandosi, quella dei manuali di viaggio, dove erano indicati poste, prezzi, tratti difficoltosi, pedaggi e la necessità di dotarsi di passaporti. Così ancora il Miselli: *chi non ha passaporto pigli almeno a Bologna la bulletta di sanità per entrare nello Stato del Granduca di Toscana, altrimenti li converrà tornare indietro, come ho veduto succedere ad alcuni passeggeri*⁵².

I sempre più numerosi viaggiatori hanno lasciato ricordi e impressioni dell'attraversamento dell'Appennino nei loro diari: Leandro Alberti ricorda che nel Cinquecento Pietramala era *contrada piena di taverne per li passeggeri*. Secondo Montaigne, che alla fine di quel secolo sostò a Loiano e a Scarperia, la strada era il percorso ordinario per Roma; l'alternativa era passare per Ancona, ma era più lunga. Charles de Brosses nel 1739 effettuò la tra-

versata in un giorno, ma a fatica e descrivendola come *una giornata di posta delle più dure*⁵³.

Lo testimonia anche la *Guida* del Gravier del 1793, che indica poste e prezzi del viaggio da Bologna a Firenze, specificando che nei tratti più acclivi erano necessarie ulteriori cavalcature, con aggravio della spesa: *Da Bologna a Pianoro [una posta]. Si passa il fiume Savena sul ponte, e si paga un paolo per ogni sedia da due ruote. Da Pianoro a Lojano [una posta]. Da Lojano alle Filicaje [una posta]. Dalle Filicaje a Covigliaio [una posta]. Da Covigliaio a Monte Carelli [una posta]. Da Monte Carelli a Cafaggiolo [una posta]. Da Cafaggiolo a Fonte buona [una posta]. Da Fonte buona a Firenze [una posta]. Sono poste 9, miglia 66. Dichiarando però che, per ciascheduna delle poste da Bologna a Pianoro e da Pianoro a Lojano e da Lojano alle Filicaje, attesa la qualità delle strade, che conducono alle suddette poste, quali sono parte arenose, e montuose, si dovrà per ognuno da ogni calesse prendere il terzo cavallo, col pagamento di paoli tre per posta, e dove è posta e mezza, paoli quattro e mezzo, e per un legno a quattro ruote, altri due cavalli coll'uomo sopra, oltre li quattro soliti, col pagamento di paoli sei per posta, e dove evvi posta e mezza, paoli 9, tanto nell'andare che nel tornare*⁵⁴.

Poco prima dell'affermarsi della ferrovia, la *Guida dei viaggiatori* del Sambalino del 1824, ormai al tramonto della grande epopea del *Grand Tour*, descrive con dovizia di particolari l'itinerario transappenninico. Il viaggio parte da Firenze: *Fino alla seconda posta la strada è deliziosa, in mezzo a colline coperte di viti, e di ulivi. Alla distanza di circa tre miglia della Città s'incontra il luogo detto Trespiano, o Cimitero pubblico per uso di Firenze. A 6 miglia si lascia la mano destra. Pratolino, magnifica Villa Reale, la quale va rifabbricandosi. Vi si vede la statua dell'Appennino alta 60 palmi già descritta. Progredendo il viaggio, scorgesi sopra un monte al Nord il Convento dei PP. Serviti chiamato Montesenario, ove abitarono i fondatori di quest'ordine regolare.*

Passato Tagliaferro s'incontra a destra la vecchia strada Bolognese, che andava al Villaggio di Scarperia, luogo in cui si fabbricano dei coltelli, ed altre armi, e quindi passato il Gogo o Fiorenzuola, Castello bagnato dal fiume Santerno in una fertile vallata, si giunge direttamente a Pietramala.

Da Cafaggiolo a Covigliaio si va quasi sempre montando. Alle Maschere presso la Villa Gerini si gode una bellissima veduta. Fermandosi in quest'Albergo si divide il viaggio in due parti, e si va a riposare a Pietramala, Dogana di frontiera sui confini della Toscana, tra le Filigare e Covigliaio.

Sul Gogo, montagna più alta dell'Appennino tra Montecarelli, ed il Covigliaio, si osservano i grossi smottamenti di terra, e tra Pietramala, e Scaricalasino vedesi un'ammasso di pietre ed altre materie, che sembra una rovina. Il naturalista potrà osservare se questo sia l'effetto di antiche espulsioni vulcaniche. Distante un mezzo miglio da Pietramala al lato destro, e lontano quattro miglia dalle Filigare sopra una montagna scoscesa, detta monte di fuoco, in un terreno sassoso e coperto di massi, vedesi un Vulcano sempre acceso. Si alza dalla superficie della terra una fiamma chiara nello spazio di 12 a 15 a piedi da tutti i lati. Quando il tempo è piovoso, e disposto alla burrasca la fiamma divien più viva. Le montagne all'intorno sono sterili, e non producono che poche, e deboli piante. È anche da osservarsi lontano circa due miglia da Pietramala una sorgente d'acqua fredda chiamata acqua buja, la quale s'infiamma se vi si accosta un lume. Dalle Filigare a Lojano si va sempre discendendo. Si può volendo, fermarsi a Lojano, ma l'alloggio non è molto comodo. Da Lojano a Pianoro si ha una veduta estesissima della catena delle Alpi d'Ivrea, Milano, e Verona, e della Pianura del Padovano, del Pò, e del Mare Adriatico. Da Pianoro a Bologna la strada è piana,

⁴⁹ Nuovo itinerario delle poste per tutto il mondo di Ottavio Codogno, p. 186.

⁵⁰ Miselli, *Il Burattino veridico, ovvero Istruzione generale per chi viaggia*, pp. 210-211. Dino Rosoni, o Dino del Mugello fu valente giurista a cavallo tra il XIII e il XIV secolo. Fu lettore di diritto nelle scuole comunali di Pistoia, dove ebbe come allievo Cino da Pistoia, e poi professore di diritto civile a Bologna.

⁵¹ Casali, *I luoghi di sosta e controllo: poste e dogane nei secoli XVIII-XIX*, pp. 64-65.

⁵² Miselli, *Il Burattino veridico ovvero istruzione generale per chi viaggia*.

⁵³ *La Futa. Una strada nella storia*, pp. 14-15.

⁵⁴ *Guida per il viaggio d'Italia in posta. Nuova edizione con li cambiamenti nelle poste, ed accresciuta delle strade degli stati di terra ferma di S.M. il Re di Sardegna*, Genova 1793.

e quasi sempre nel fondo di una Valle⁵⁵.

Il prezzo del viaggio era computato in base al numero delle poste, che potevano anche essere frazionate (*doppia posta, mezza posta, una posta e mezza*) a seconda della maggiore o minore difficoltà e lunghezza del tragitto. Del resto il computo delle distanze spesso era aleatorio: domandando alla gente del luogo la distanza esatta tra Firenze e Bologna, si sentiva dire che *non era di 55 miglia come dicevano le carte, ma 58 e 1/2, perché un miglio in salita è più lungo di un miglio in pianura*.

I passeggeri pagavano anticipatamente fino alla frontiera, dove dovevano trasferirsi coi bagagli nella diligenza dello stato confinante. Le vetture, fino ad epoca relativamente recente, non avevano vetri ma cortine di cuoio per proteggersi da intemperie, polvere, rami di alberi o sassi che schizzavano dalle zampe dei cavalli. Spesso il viaggio non aveva sosta neppure la notte e si doveva convivere ammassati con gli altri passeggeri in spazi veramente angusti. Migliori condizioni erano offerte dalla sedia di posta, un calesse a due posti, uno per il procaccio e l'altro per il passeggero. Con questo mezzo Stendhal impiegò un giorno in meno da Bologna a Firenze ma pagò 81 franchi in luogo dei 48 per la diligenza. Si poteva viaggiare anche con mezzi propri, ma talora si era costretti a pagare ugualmente il numero di cavalli e postiglioni necessari per la vettura postale. Peraltro le poste pubbliche, che risentivano della concorrenza dei vettori privati, spesso non erano sufficientemente dotate di cavalli e vetture, in quanto i pochi clienti non ne permettevano un adeguato mantenimento⁵⁶.

Per non incorrere nei frequenti disservizi delle poste pubbliche i forestieri preferivano spesso i vetturini privati. Nel 1741 i postieri dell'Uccellatoio, di San Piero a Sieve e di Firenzuola dichiararono di non poter più pagare la "tassa" all'Ufficio del Sale poiché subivano concorrenza di 14 lettighe private che svolgevano servizio fra Bologna e Firenze⁵⁷.

Questo accadeva a Loiano e a Pianoro nel corso del Settecento, quando il fiorentino Agresti, proprietario di muli e cavalli, monopolizzava il servizio di cambi, in evidente contrasto con le disposizioni bolognesi. La situazione delle poste pubbliche pontificie non registra miglioramenti neppure nel periodo napoleonico, come è dato di leggere in alcuni inventari di stazioni ippopostali romagnole. Nel 1812 alla posta di Ravenna afferivano quattro coppie di cavalli, ma la situazione è desolante: *prima coppia di cavalli fuori d'età, già col fuoco alle gambe davanti e patiti alle spalle; seconda coppia di cavalli fuori d'età, con due "zardi" di dietro, e il primo [quello di destra] dei due cavalli anche zoppo di dietro; terza coppia di cavalli, di cui il primo di anni sei, curvo davanti e patito alle spalle, e l'altro fuori d'età e zoppo davanti; quarta coppia di cavalli, di cui il primo d'anni sette, e l'altro fuori d'età e zoppo; quinta coppia di cavalli fuori d'età, di cui il primo da sella e guercio, l'altro con una flussione agli occhi*. Simile situazione si registra presso altre stazioni romagnole⁵⁸.

Le difficoltà ci sono testimoniate dal belga Jean-Michel Moreau de Bioul, che viaggiò tra Bologna e Firenze nell'ottobre 1791: *Il modo in cui si viaggia in Italia con i vetturini è estremamente fastidioso. Tuttavia è il male minore, o per meglio dire, non ce ne sono altri, poiché la posta, che costa il doppio, non conduce più veloce di loro. Bisogna fare un contratto scritto con que-*

⁵⁵ D. Sambalino, *Guida dei viaggiatori in Italia e all'Isole di Sicilia e Malta con l'indicazione delle strade alle principali città d'Europa e carta geografica postale*, nuova edizione ricorretta, Firenze 1824. Anche il marchese De Sade ne dà una dettagliata descrizione: *La Futa. Una strada nella storia*, p. 44.

⁵⁶ Nascetti, *Il servizio postale sulla strada della Futa*, p. 17. P. Vasio, *Il postiglione nella storia e nell'arte*, Roma 1976, pp. 37-54.

⁵⁷ C. Badon, *I postieri toscani nel XVIII secolo*, in "Archivio per la storia postale", VI, 16-18, gennaio-dicembre 2004, p. 20.

⁵⁸ A. Serra, *Inventari di stazioni ippopostali romagnole nella prima metà del XIX secolo*, in "Archivio per la storia postale", IX, 2007, nn. 25-27, pp. 112-113.

sti vetturini e far loro carico de la spese, ovvero fare pagare a loro il vostro cibo e il vostro alloggio lungo la strada, e ciò per non essere vittima degli imbrogli degli albergatori, il che accade sempre quando hanno a che fare con dei viaggiatori. Una volta fatto il vostro contratto con il vetturino siete assolutamente alla sua mercè. Se non avete specificato il momento in cui volete partire, mangiare, etc., bisogna fare quello che vuole. È per questo che non ho potuto in generale fermarmi più di un istante nelle città che mi offrivano degli oggetti di grande curiosità. Avevo tuttavia a che fare con un uomo onesto, che ci conduceva nei migliori alberghi, quando ce n'erano, ma che ci faceva partire alle tre o alle quattro del mattino per fare sette o otto leghe al giorno. La sua vettura era la più scomoda che abbia sinora incontrato. Faceva freddo e fummo obbligati a chiudere i finestrini... Tre disgraziati cavalli attaccati alla balestra ci tiravano al passo. Hanno tuttavia preso tre volte il trotto nelle sessantadue leghe che abbiamo fatto insieme, grazie al grande gusto che il cavallo di testa aveva per le osterie, volendo entrarvi malgrado il cocchiere. Questi si spazientiva e ci faceva correre, frustandolo, per la portata di un colpo di fucile⁵⁹.

La prepotenza e l'inganno dei vetturini non doveva essere cosa sporadica, tanto che diversi bandi bolognesi prevedono pene severe per chi abbandonava o truffava i viaggiatori: *trovandosi qualcuno sì temerario, che piglia caparra da forastieri, o terrieri di cavali, o carrozza, che poi si nasconde nel tempo che il forastiero vuol seguire il suo viaggio, e bene spesso rimane senza cavalli, o carrozze, con perdita anco de' suoi danari ... sotto pena la prima volta di dieci scudi, e di trè tratti di corda, e di restituire anco il doppio della caparra tolta; la seconda di scudi 25 e della frusta; e la terza della galera⁶⁰.*

Così ricorda Jean-Marie de la Platiere in una lettera scritta a Bologna sul finire degli anni Settanta del Settecento: *Non vedrò l'Adriatico che l'anno prossimo: non proseguo per la via Emilia per Imola, Faenza, Forlì, Cesena, Rimini, tutte città della Romagna. Il mio contratto per raggiungere Firenze attraverso Pietra-mala, effettuando il viaggio in due giorni e dividendo in due le spese [con un compagno di viaggio], è di 4 zecchini, non compresa la Buona-mano, che mi riservo di regolare a Pietra-mala, di cui voglio vedere il vulcano a mio agio ...⁶¹.*

La frammentazione politica italiana comportava l'esborso di numerosi dazi e pedaggi. Nel *Viaggio in Italia* del Duprè si legge: *A Stradella si passa nel Ducato di Parma e Piacenza, doppia dogana; a Sant'Ilario si esce dal Ducato di Parma e si entra nel Ducato di Modena, doppia dogana; a Modena si esce dal Ducato di Modena per entrare negli Stati del Papa, doppia dogana; a Filigare si esce da questi Stati e si entra nel Granducato di Toscana, doppia dogana⁶².*

Le guide di viaggio, come quella del Reichard, mettevano in guardia dai pasti serviti nelle osterie, soprattutto in Italia, raccomandando di non prendere salse che sono misteri, non mangiar porco né gatto chiamato coniglio, e portare con sé un reagente per provare la purezza del vino⁶³. Ne fece esperienza anche Arthur Young, scrittore e saggista inglese, che alla fine degli anni Ottanta del Settecento andava a Firenze: *Pranzammo a Loiano, assolutamente come dei maiali. Stesero per noi una tovaglia che aveva perduto, per le dita unte e sporche di tabacco dei vetturini, tutto il biancore di un tempo; il nostro pasto era costituito da un brodo di riso nero, che non avrebbe screditato la filosofia di Licurgo, fegato fritto in olio rancido, e cavolo freddo, rimasto dal giorno precedente. Invocammo insistentemente qualche salsiccia, delle uova, o del buon pane e cipolle, ma invano. A Covigliaio ci stendemmo con gli abiti addosso, ma non dormimmo, sperando,*

⁵⁹ *La Futa. Una strada nella storia*, pp. 62-63. Moreau de Bioul, *Voyage par la Suisse et l'Allemagne en 1791 et 1792*.

⁶⁰ ASBo, *Assunteria di Magistrati, Affari diversi*, 110, *Poste e corrieri*, fasc. 8. *Bando et ordini da osservarsi da gli osti della città, e contà di Bologna, e da altri che tengono cavalli, e carrozze da vettura*. Bologna, 18 settembre 1692.

⁶¹ *La Futa. Una strada nella storia*, p. 46.

⁶² Vasio, *Il postiglione nella storia e nell'arte*, p. 58.

⁶³ *Ibidem*, p. 48.

non senza timori, di scampare la scabbia. Simili sistemazioni, su di una strada come questa, sono davvero incredibili. È certamente una delle più frequentate di tutta Europa⁶⁴.

Donatien Alphonse François Marquis de Sade nel *Viaggio in Italia* ricorda la sosta a Pietramala: *L'albergo di Pietramala è veramente un posto da tagliagole e, visto che non occorre al massimo una mezz'ora per osservare questi due vulcani, consiglio di lasciare semmai i propri servi e la vettura fuori, piuttosto che entrare in questa infame stamberga, ove si rischierebbe, se vi si dormisse, di essere derubati, e può darsi peggio*⁶⁵. Passata Pietramala, si fermò alle Maschere dove trascorse la notte in un buonissimo albergo⁶⁶.

Altre raccomandazioni riguardavano le compagnie nel viaggio, suggerendo di non portare cani, *che sarebbero più d'imbarazzo e di pericolo che di difesa*, e inoltre *stia cauto ciascuno di non condurre seco, senza preciso bisogno e senza ben premunirsi, e cautelarsi, donne, ancorché sia moglie, ovvero sorelle, perché si sottoporrebbe a infinite insidie nell'onore ed a manifesti pericoli di vita*.

Suggerimento che certo non seguì Giacomo Casanova, che traversò gli Appennini verso il 1761 in dolce compagnia tanto che, a differenza di molti altri viaggiatori, ebbe a lodare il trattamento dell'oste di Scaricalasino, con il quale tuttavia fu prodigo di esborsi: *Partimmo da Firenze alle otto e non mi fermai che un'ora dopo mezzanotte a una posta di proprietà del Papa, e dove non avevo più nulla da temere. Il nome di questa posta era "Scaricalasino". Questo nome fece ridere la mia pazzarella e salimmo. Tutti in casa dormivano, ma il baccano che feci e tre o quattro paoli che distribuii subito ai garzoni fecero sì che mi fosse acceso del fuoco e che si mettessero in movimento tutti per darmi da mangiare. Morivamo di fame e di freddo. Ci dissero che non c'era niente da mangiare, ma mi feci beffe dell'oste. Aveva del burro, uova, maccheroni, riso, formaggio parmigiano, pane e del buon vino. E l'animale non vedeva che avevamo quanto era necessario a un pasto eccellente. Mi feci obbedire e dare un letto che stupì l'oste perché per farlo l'obbligai a disfarne quattro. La Corticelli, mangiando come una disperata, quando diceva "che dirà la mamma?" era presa da un riso folle, tanto che sembrava dovesse morirne ... Rimpinzati di maccheroni come eravamo e pieni di Chianti e di Montepulciano non ci venne desiderio di fare all'amore e quando ci svegliammo furono ben poche cose le nostre follie*⁶⁷.

Bisogna tuttavia tenere in debita considerazione lo stato d'animo dei viaggiatori, che certo influenzava ora in positivo ora in negativo la percezione dei luoghi che attraversavano, certamente alpestri e remoti ma non al limite dell'infernale. William Beckford, scrittore e politico inglese, passò gli Appennini nel settembre 1780, partendo da Bologna assolutamente di pessimo umore, stato d'animo che certo non mitigò le asperità del viaggio: *Si avvicinava rapidamente l'imbrunire, e spirali di fumo cominciarono a salire dalle misteriose profondità delle valli. Non ero al corrente di quali mostri abitassero quelle solitudini... Mi guardai intorno, non vedevo la vettura, ma udendo il nitrito dei cavalli in distanza, li raggiunsi ben presto, e salii un altro ripido pendio, dal quale la visuale spaziava su di un esteso tratto di precipizi e foreste*.

Il viaggio continuò e Beckford raggiunse un villaggio, Loiano o Monghidoro, dove trascorse la notte. Il racconto si fa ancora più tetro, più vicino all'invenzione letteraria che ad un resoconto oggettivo: *Questo disgraziato villaggio è sospeso sul precipizio di una montagna battuta dal vento, e ogni folata che tira lo scuote sino alle fondamenta. Al nostro arrivo, due*

⁶⁴ La Futa. *Una strada nella storia*, p. 56, da: A. Young, *Travels in France and Italy during the years 1788 and 1789*, Londra 1915.

⁶⁵ La Futa. *Una strada nella storia*, pp. 45, da: *Viaggio in Italia, ovvero Dissertazioni critiche, storiche e filosofiche sulle città di Firenze, Roma, Napoli e Loreto, e sulle strade adiacenti a queste quattro città...*(1775-1776), Torino 1996.

⁶⁶ Vasio, *Il postiglione nella storia e nell'arte*, p. 53-54.

⁶⁷ La Futa. *Una strada nella storia*, pp. 41-42.

*megere si fecero avanti con delle lanterne, e ci invitarono, con un ghigno che ricorderò sempre, a un desco di mostarda e interiora di corvo, un piatto che ero ben timoroso di assaggiare, per timore che potesse mutarmi in qualche uccello notturno condannato a trascinarsi eternamente sugli sporti anneriti della capanna. Dopo ripetute suppliche ci procurarono qualche uovo e alcune fascine per fare fuoco. Avendo sistemato il mio giaciglio in un cantuccio caldo, caddi ben presto addormentato, e dimenticai tutte le pene e le inquietudini*⁶⁸.

Se nei secoli precedenti il paesaggio appenninico emerge fugacemente nelle descrizioni dei viaggiatori, preoccupati di raggiungere al più presto la città, nell'ultimo scorcio del Settecento diviene oggetto di razionale osservazione delle caratteristiche fisiche e antropiche. Celebre è il passo di Stendhal: *le numerose vette degli Appennini presentano la singolare immagine di un oceano di montagne che fuggono a ondate successive*. E ancor più celebre è il brano di Johann Wolfgang Goethe, in viaggio da Bologna e Firenze nell'ottobre 1786: *Gli Appennini sono per me un pezzo meraviglioso del creato. Alla grande pianura della regione padana segue una catena di monti che si eleva dal basso per chiudere verso sud il continente fra i due mari. Se la struttura di questi monti non fosse troppo scoscesa, troppo elevata sul livello del mare e così stranamente intricata; se avesse potuto permettere al flusso e riflusso di esercitare in epoche remote la loro azione più a lungo, di formare delle pianure più vaste e quindi inondarle, questa sarebbe stata una delle contrade più amene nel più splendido clima, un po' più elevata che il resto del paese. Ma così è un bizzarro groviglio di pareti montuose a ridosso l'una dell'altra; spesso non si può nemmeno distinguere in quale direzione scorra l'acqua... Non si deve tuttavia immaginarsi un deserto, bensì una regione quasi dappertutto coltivata benché montuosa. I castagni prosperano egregiamente; il frumento è bellissimo e le messi ormai verdeggianti. Lungo le vie sorgono querce sempre verdi dalle foglie minute; e intorno alle chiese e alle cappelle agili cipressi*⁶⁹.

Scomodità e imprevisti non scemarono neppure nell'Ottocento, ma si coglie nei viaggiatori un certo piacere a guardare le contrade montane, attraverso le lenti della sensibilità romantica, cogliendo aspetti ora pittoreschi, ora i tempestosi rivolgimenti della natura. Lo scienziato francese Louis Simond valicò l'Appennino nell'ottobre 1828: *I contadini sanno profittare del più piccolo fazzoletto di terra sul fianco della montagna, per quanto ripido sia ... L'aspetto che l'Appennino presenta su questa strada è più rude che grandioso: al posto delle rocce si vedono pietre sparse, e la vegetazione è scarna. Nel pomeriggio sperimentammo un violento temporale. Al culmine della tormenta un lampo improvviso ci avvolse e la detonazione fu istantanea. I cavalli diedero una violenta impennata, i buoi stessi [agganciati alla vettura in aiuto ai cavalli] corsero un istante in salita, e i postiglioni sdraiati sul collo delle loro cavalcature facevano due segni di croce per volta. Riavutici dalla prima sorpresa, poiché non si ebbe il tempo di avere paura, ciascuno voleva rendere conto di ciò che aveva provato: l'uno aveva visto un globo di fuoco; l'altro aveva avvertito un colpo alla schiena, sul petto; un terzo aveva perso la respirazione, sentito odore di zolfo...*

Avevamo da poco letto nel libro di Forsyth un passaggio allarmante su Pietra Mala, ove dovevamo dormire; e trovandoci ben presto vicino a un albergo il cui aspetto non era troppo malvagio, pensammo fosse meglio sostarvi piuttosto che non spingersi fino alla temibile Pietra Mala. Una volta sistemati accanto a un buon fuoco, nella sola camera della casa che avesse un camino, ascoltavamo, non senza un certo piacere, il temporale che batteva invano le finestre, quando ci vennero portati dei giovani viaggiatori colti come noi dalla tempesta... ci risvegliammo il mattino senza essere stati assassinati, sebbene la cameriera personale di Lady D. ci avesse riferito cose terribili

⁶⁸ *Ibidem*, pp. 51-52. Da W. Beckford, *Italy. Sketches*, Parigi-Lione 1835.

⁶⁹ La Futa. *Una strada nella storia*, pp. 54-55, da: J.W. Goethe, *Viaggio in Italia*, in *Opere*, Firenze 1970.

sull'aspetto poco rassicurante delle genti di casa⁷⁰.

Ma ormai il Grand Tour era al tramonto. Il mezzo ferroviario avrebbe soppiantato carrozze e cavalcature, polverizzando i tempi di percorrenza tra Bologna e Firenze. Non sarebbe più stato necessario pernottare in luridi tuguri, accostarsi a pietanze immangiabili o affidarsi a sinistri nocchieri. Due o più giorni di viaggio per valicare gli Appennini sarebbero divenuti un ricordo.

Riguardo alle comunicazioni postali, l'introduzione del telegrafo segnò un altro mutamento epocale. La prima linea telegrafica dello Stato Pontificio fu la Bologna-Modena, inaugurata il 26 settembre 1853, ma l'innovativo strumento non ebbe lo sviluppo che avrebbe meritato in uno stato antiquato e dall'organizzazione farraginosa, tanto che nel 1862 esistevano ancora poche linee telegrafiche: Bologna-Modena, Bologna-Ferrara, Viterbo-Perugia, Roma-Terni-Foligno, Roma-Terracina e la dorsale tirrenica verso la Toscana⁷¹.

La prima linea ferroviaria dello Stato Pontificio fu la Roma-Frascati del 1856. Nel 1864 venne aperta la ferrovia Porrettana che, lasciando Bologna e inerpicandosi per la valle del Reno raggiungeva Firenze in poche ore, toccando Pracchia e Pistoia. Fu il tracollo dei sistemi postali tradizionali: la corrispondenza caricata sui convogli ferroviari e affidata a locomotive a vapore dai nomi altisonanti (valga per tutti il *Mastodonte dei Giovi*) giungeva ai destinatari in tutta sicurezza. Non erano più necessarie le guide che avvertivano i temerari viaggiatori di guardarsi da questo o quel pericolo: era ormai sufficiente riporre nella tasca... l'orario ferroviario. Pur tra difficoltà non da poco (acclività della linea, binario unico, scarsa potenza delle prime locomotive), la ferrovia inferse un colpo di grazia ad un sistema di comunicazioni secolare.

Interessante, per concludere, il pensiero del granduca Leopoldo II sullo sviluppo del nuovo vettore (e la contestuale avanzata delle linee telegrafiche), che rifletteva sull'ineluttabilità del progresso, che però andava travolgendo un secolare equilibrio, e sugli squilibri macroeconomici che un'elevata esposizione finanziaria pubblica negli investimenti infrastrutturali del settore avrebbe portato ai bilanci dello Stato: *Io non vedevo con piacere quel potente mezzo di pubbliche comunicazioni, che presto molte altre minori avrebbe paralizzate... le notizie... si succedevano come colpi di fulmine, che masse di uomini e di cose erano trasportate celermente da un luogo ad un altro, ma non per questo acceleramento cresceva il tempo degli affari, anzi pareva... scemasse. Nonostante ciò, procedette ad 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 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 e forare l'Appennino: si voleva che in un giorno istesso io ne decretasse diverse... il governo non poteva costruire le vie ferrate a conto suo, come fecero il Belgio, Sassonia, Baviera, non poteva prendere in prestito molti milioni... ma quando si cominciò a dir la parola necessità, le vie ferrate ebbero cittadinanza senza invito⁷².*

⁷⁰ La Futa. *Una strada nella storia*, pp. 75-76, da: L. Simond, *Voyage en Italie et en Sicilie*, Parigi 1828.

⁷¹ Monaco, *L'organizzazione postale dello Stato pontificio al tempo di Pio IX*, pp. 101 e 118.

⁷² *Il governo di famiglia in Toscana. Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena. 1824-1859*, a cura di F. Pesendorfer, Firenze 1987, citato in Cresti, *La Toscana dei Lorena. Politica del territorio e architettura*, p. 268. Tra i mesi di novembre 1845 e febbraio 1846 la ferrovia Leopolda da Pontedera a Livorno trasportò ben 18.610 passeggeri. E. Repetti, *Appendice al Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, Firenze 1846, p. 272.