

LE COMUNITÀ “AL TRAVAGLIO”
PER LA COSTRUZIONE DELLA STRADA VANDELLI

Sommario: 1. Le comunità “al travaglio” per la costruzione della Vandelli, la “nuova grande strada ducale”. 2. Condizioni della popolazione. 3. Il contributo di uomini. 4. Requisiti dei lavoratori. 5. Svolgimento dei lavori. 6. Controlli e pagamenti. 7. Il ritmo dei lavori. 8. Le negligenze, le defezioni, le punizioni. 9. Le giustificazioni.

Fino al secolo XVIII il territorio modenese del ducato era servito da due sole strade, antichi tracciati di cui fin dal Medioevo si servivano i viaggiatori diretti in Toscana: la via Bibulca nella val Dragone (Sassuolo, Frassinoro, San Pellegrino, Lucca) e la Modena-Pistoia, una delle tante strade romee diretta a Pistoia, a Firenze e a Roma (Modena, Pavullo, Fanano, passo della Calanca, Pistoia).

Quando per motivi politici, ignorando i sentimenti degli interessati, fu deciso il matrimonio fra il principe ereditario estense Ercole e la quindicenne Maria Teresa, unica erede del duca Alderamo Cybo di Massa Carrara, si stabilì che il ducato di Massa sarebbe stato aggregato a Modena. In conseguenza di ciò il duca Francesco III d'Este fu indotto alla costruzione di una nuova moderna strada che unisse i due territori. Nel 1738, appena dato l'annuncio del matrimonio, Francesco diede l'ordine della sua progettazione e della sua costruzione.

Già nel 1728 il precedente duca Rinaldo aveva incaricato il matematico Domenico Vandelli, appena nominato cartografo e geografo ducale, di progettare una strada che raggiungesse Livorno e il suo importante porto con la sistemazione di una medievale strada di crinale che da Modena saliva a Pavullo e da qui a San Pellegrino. Le novità intervenute con il successore Francesco III indussero il Vandelli a rivedere il progetto ed in parte ad abbandonarlo, delineando un nuovo tracciato che, ricalcando in parte l'antica via Bibulca, partendo da Sassuolo portasse a San Pellegrino e quindi non più a Lucca ma a Massa, con il sospirato e vantaggioso sbocco al mare. Nelle aspirazioni del duca la strada doveva favorire i commerci ed essere strumento di sviluppo per il suo stato ancora piuttosto arretrato. Nel 1739 il Vandelli mutò nuovamente il tracciato e, valendosi delle indicazioni dell'ingegnere cesareo Paolo Bozzolo, progettò una strada che ricalcava la Modena-Pistoia fino a Pavullo, da qui saliva in quota e, seguendo il crinale, raggiungeva San Pellegrino per scendere fino a Massa. Optando per una strada di crinale il Vandelli contava di avere terreni stabili e di poter evitare la costruzione di ponti e opere di sostegno, necessari in un tracciato più basso e più accidentato. In realtà la scelta si rivelò non troppo felice, essendo il crinale esposto agli agenti atmosferici soprattutto nelle lunghe stagioni piovose e nevose dell'autunno, dell'inverno e della primavera. Nel 1749 infine il Vandelli progettò una bretella che univa i due tracciati quasi paralleli, partendo dal primo da Sassuolo, passando per Varana e confluendo nel secondo alla Chiozza in prossimità di Pavullo. I lavori procedettero rapidamente e nel 1741, quando si celebrò il matrimonio Este-Cybo, nel versante modenese si poteva dire transitabile. Il conte Guicciardi, inviato in loco per un'ispezione, poté scrivere al duca: “Questa ho trovata ottimamente condotta e saggiamente delineata dal Matematico Abate Vandelli, che ha usata ogni diligenza per evitare le più aspre salite, e discese, e perché passi per il più abitato, e ne' siti di migliore terreno, così per renderla tutta calessabile, come l'ho trovata sin qui. Il primo calesse dun-

que che s'è veduto su questi Appennini è certamente stato il mio e la gente lo mira con ammirazione. Sono seguite scommesse tra cert'uni che sostenevano che mai ve ne sarebbe passato alcuno, e qui chi lo chiama macchina, chi ordegno, e mi predicano che non potrò andare più avanti; lo tenterò però assolutamente. Non inutile è stata la prova che ho fatta, poiché su luoghi si sono dati molti provvedimenti et ordini forti perché siano compiuti li riattamenti divisati e le convenzioni occorse, onde al mio ritorno conto trovare la strada di molto migliorata, e Vostra Altezza la troverà prodigiosa. Non sono sceso di calesse che due sole volte, non per necessità, ma per maggiore precauzione: la salita più ripida è quella della selva di S. Pellegrino, che è però raddolcita il più che è stato possibile, e ne ho fatta gran parte a cavallo; ma con migliori cavalli de' miei si farà certamente più felicemente, e dovrebbero essere freschi alla salita. La strada è tutta buona et esente dall'orrore e pericolo di precipizio. Ho formata qualche idea ove meglio convenga mettervi cavalli di posta e fare osterie, ed ho animati certuni a fabbricarne. Al mio ritorno darò poi esatto conto a Vostra Altezza di tutto che può agevolare il viaggio di Vostra Altezza ed il passaggio della Serenissima Signora Duchessa, sposa del Serenissimo Principe Ereditario".

A causa della guerra di successione austriaca, in cui fu coinvolto il ducato di Modena, occupato da truppe austro-sarde, i lavori si interruppero per riprendere al ritorno del duca nel 1748, dopo la pace di Aquisgrana. Nel 1749 il Vandelli fu incaricato di ispezionare la strada e di portarla a termine. La strada, abbandonata per lunghi anni, si trovava in uno stato miserabile, avendo subito gravi danni a causa delle piogge, dei torrenti straripati e delle frane. Una grande quantità di sassi la ingombravano, impedendo il passaggio dei carri. Da quel momento i lavori ripresero di gran lena e Francesco III, dopo aver visitato personalmente la strada, emanò una serie di provvedimenti per la sua manutenzione, in particolare per la pulizia della strada dalla neve nei lunghi e rigidi mesi invernali. Ad ogni comunità era assegnato un tratto di strada da ripulire e per questo agli uomini era fatto divieto di allontanarsi dalle loro case per sei mesi, da dicembre a maggio, "per essere pronti al bisogno". Dopo una nevicata, ciascuno sotto la guida di un deputato doveva recarsi nei luoghi assegnati, sotto pena del carcere. Il lavoro era retribuito, come del resto i lavori di costruzione.

Altri provvedimenti avevano lo scopo di favorire lo sviluppo della strada e la sua utilizzazione ai fini commerciali per i quali era stata ideata e costruita. A partire dal 1750 e per un decennio furono sospesi i pedaggi per le merci che vi transitavano, confermando le gabelle per le merci trasportate per altre strade e addirittura raddoppiandole per punire coloro che continuarono a usare la strada di Montefiorino.

Particolari vantaggi fiscali venivano concessi per vent'anni alle famiglie che avessero costruito le loro case ai bordi della strada e vi si fossero trasferite, in particolare nel tratto dalla Lama a San Pellegrino, fino ad allora il più disabitato. Il governo avrebbe concesso gratuitamente il terreno contiguo per le necessità dei nuovi fabbricati.

Il governo infine favorì con esenzioni fiscali e altri vantaggi l'apertura di osterie, bettole, locande, magazzini e stallaggi che in qualsiasi modo rendessero agevole e comodo il viaggio, così che mercanti e passeggeri potessero trovare comodità di ristoro e di alloggio.

Fin dal momento della sua progettazione il duca Francesco III decise di istituire lungo la strada nuova un buon servizio di poste per il cambio dei cavalli, fissate nel modo seguente: una da Sassuolo al Campodoglio, una da Campodoglio a Pavullo, una da Pavullo alla Lama, una dalla Lama a Osteria nuova, una dalla Fabbrica a San Pellegrino e una da San Pellegrino a Castelnuovo.

Fu introdotto, infine, il servizio del procaccio o sia corriere a cavallo, il quale settimanalmente aveva il compito di andare e tornare da Modena a Massa e viceversa, portando



Un tratto della Vandelli nelle vicinanze della Fabbrica, dove ancora si nota l'antico selciato.



La lapide in ricordo di Domenico Vandelli, posta davanti alla Fabbrica.

lettere e corrispondenza varia, garantendo così la comunicazione non solo tra queste due città, ma anche tra le provincie della Garfagnana e del Frignano.

Incominciò in questo modo quel fenomeno che portò a un radicale mutamento dell'assetto dello Stato di Modena non solo dal punto di vista della viabilità, ma anche da quello demografico, perché, accelerato dalla costruzione di poco successiva della via Giardini, determinò lo sviluppo di alcuni villaggi destinati in breve a diventare centri abitati importanti e a sostituire quelli da cui fino ad allora erano dipesi, come Serramazzone nei confronti di Monfestino, Pavullo nei confronti di Montecuculo e Renno, Lama nei confronti di Mocogno, eccetera.

I gravi difetti tecnici che ne facevano disagiata il cammino, le molte lavine che ne rendevano costosa la manutenzione e precaria la stabilità e soprattutto la costruzione della grandiosa e più comoda strada Giardini, inaugurata nel 1781, fecero abbandonare quasi totalmente la Vandelli che proprio in periodo napoleonico cominciò ad essere chiamata con il nome del suo ideatore, abbandonando il primitivo nome di "nuova strada ducale". Vi è da dire che la Giardini ricalca in molti tratti la Vandelli, almeno dalla Chiozza nei pressi di Pavullo fino alla Santona, poco dopo Lama Mocogno. Attualmente nel tratto modenese ne esistono solo pochi tratti, soprattutto nella parte da Cento Croci a San Pellegrino, mentre nella parte toscana dal passo della Tambura verso Massa la strada è in buono stato e ancora si possono ammirare il pavimento selciato, i muretti e le tecniche messe in atto dal Vandelli per renderla agevolmente transitabile.

1. Le comunità "al travaglio" per la costruzione della Vandelli, la "nuova grande strada ducale"

Ho rubato il titolo della relazione al commento che il notaio Marco Antonio Parenti scrisse riguardo all'anno 1751, una riflessione breve, ma significativa di ciò che la costruzione della via Vandelli, allora detta la "nuova grande strada", volle dire per le comunità della collina e della montagna, a vario titolo coinvolte nell'impresa.

La Vandelli, nel tratto principale e nella bretella che da questo portava a Sassuolo, attraversava tutto il complesso e intricato mondo dell'amministrazione del ducato di Modena: il marchesato di Vignola, le prime comunità della Provincia del Frignano, i feudi Montecucoli, quelli di Monzone e di Brandola e infine le ultime comunità della Provincia del Frignano. Alla costruzione della strada parteciparono direttamente tutte le comunità della montagna modenese, anche quelle non attraversate direttamente dalla grande arteria, come le podesterie di Semese, di Guiglia, di Montese e di San Martino.

2. Condizioni della popolazione

Erano comunità molto povere in cui i sudditi dovevano lottare contro le avversità e gli svantaggi di un territorio montuoso, in alcuni punti franoso e calanchivo, e contro le calamità naturali, come la grandine, le gelate precoci o tardive, capaci da sole di provocare una carestia.

Un fenomeno diffuso era l'emigrazione per i lavori stagionali, con cui quei poveri montanari, spostandosi "per guadagnarsi vitto e vestito", speravano di raggranellare denaro per sopravvivere. Vi erano periodi dell'anno in cui nei paesi rimanevano solo donne, ammalati, disabili, religiosi, vecchi e bambini. La conseguenza più grave di questa situa-

zione era lo spopolamento, sia pure temporaneo, delle zone montane e rurali. Il duca e i feudatari, consci "di quanta utilità sia che le terre, castelli et ville siano ripiene di huomini et persone", corsero ai ripari fin dal Cinquecento, emanando gride che a quanti abbandonavano lo Stato minacciavano severe pene, come la confisca dei beni.

Il periodo in cui fu costruita la Vandelli, quasi quindici anni (1738-1751), con una lunga interruzione dovuta alla guerra di successione austriaca (1742-1748) in cui fu coinvolto il ducato, fu caratterizzato da eventi che aggravarono le già precarie condizioni di cui si è parlato: ne sono testimonianza diretta le memorie del notaio Marco Antonio Parenti che interessano il lasso di tempo tra il 1740 e il 1755.

L'anno 1740 fu interessato nel febbraio da una "gagliarda scossa di terremoto" e per tutto il periodo da neviccate tarde e freddi precoci con danni al raccolto del grano e delle castagne. Nel 1741 altre scosse di terremoto ed epidemia di "male mazzucco". Nel 1749 ancora gelate e neviccate precoci con conseguente penuria di cibo nell'anno successivo.

Per l'anno 1751 nella cronaca del notaio si legge "S'aggiunge un eccessivo incomodo travaglio e spesa nella via Ducale dalla fine d'aprile a tutt'ottobre non solo per la dilatazione della via Ducale, quanto per la grande e quasi continua ed immensa quantità di sassi per i muri e lastricate, oltre il grave danno d'arbori tagliati, pesto di campi ed altri siti fruttiferi. S'aggiunge pur anche una quasi generale scarsezza di fieni e paglie, che hanno ridotto i bestiami a vilissimo prezzo e similmente la carne grossa, per la quantità di bestiame che si macella a prezzo basso". Ancora carestia nel 1752 con gran numero di questuanti. Si iniziarono proprio in quegli anni il taglio della strada della Croce Arcana, i lavori all'antica via Bibulca da Sassuolo a Massa e quelli sulla strada da Gaiato a Sestola.

Si aggiunge infine che in occasione del matrimonio Este-Cybo ad ogni comunità fu richiesto un contributo in denaro per il regalo al principe ereditario, "siccome è costume che, in occasione di simili felici avvenimenti della Casa Serenissima che interessano tutto lo Stato, le Comunità tutte diano qualche dimostrazione non meno del loro ossequio che del loro giubilo, col somministrare una conveniente somma di denaro che serva per supplire alle spese inseparabili da tali successi ...".

Questa lunga, ma necessaria premessa per capire alcune delle ragioni delle resistenze opposte dalle comunità alle pressanti richieste di contributi di ogni tipo per la costruzione della strada, opposizione perdurante e diffusa nonostante la garanzia dei rimborsi da parte del governo.

3. Il contributo di uomini

Le comunità, in proporzione al numero dei fumanti, dovevano fornire un certo numero di lavoratori (muratori, minatori, selciatori, braccianti, bovani), raggruppati in compagnie.

Gli uomini scelti, al tocco di campana ("a botto di campana") dovevano radunarsi in un luogo stabilito e, guidati da un responsabile, recarsi al luogo di lavoro assegnato, muniti "coi loro attrezzi rusticali, zappe, picconi e mazze da levar terra". Era richiesto inoltre un certo numero di carri ("barozzi") per i trasporti del materiale e degli strumenti.

Gli uomini venivano pagati a seconda della qualifica: ai muratori e minatori 35 bolognini il giorno, agli operai comuni, come i braccianti, 30 bolognini. La paga non comprendeva il vitto.

Alle comunità, inoltre, era richiesto di provvedere per l'alloggio provvisorio dei lavoratori: un ricovero con letti, paglioni e altre cose necessarie, materiale che si doveva

trasportare con i barozzi quando i lavoratori si spostavano in un altro tratto della strada. Alla sera gli uomini provenienti da paesi vicini ritornavano alle proprie case, mentre quelli di comunità lontane erano costretti a fermarsi e alloggiare in questi dormitori di fortuna allestiti su ordine dei governatori delle comunità. Durante la costruzione della bretella da Sassuolo verso Pavullo il 2 luglio 1751 il responsabile Giovanni Personali ordinò che si allestisse un ricovero presso Serramazzone: "Avendo fatto tramutare il quartiere alli braccianti, sarà necessario che spedischi paglia sufficiente per fornire questo quartiere presso sulla Serra dei Mazzoni, come anche un poco d'oglio per la sera; vero è che tutti non restano nel quartiere la notte, ma è necessario per dar ricovero alle Comunità lontane e molto scomode". La comunità di San Michele, interessata allo stesso tratto di strada, il 17 ottobre 1752 venne severamente richiamata per non aver preparato il ricovero come richiesto. Il governatore minacciò i rappresentanti che avrebbe mandato gli operai ad alloggiare all'osteria a spese della comunità.

Non mancarono le proteste di chi riteneva che le ripartizioni degli oneri non fossero uguali e questo in particolare nel momento in cui furono assegnati alle singole comunità i tratti di strada da liberare dalla neve in caso di nevicate. Giovanni Matteo Beneventi, in nome della comunità di Valdalbero, si disse pronto ad obbedire ai comandi dell'intendente generale, sempre che la ripartizione fosse fatta in modo giusto per evitare che una comunità fosse gravata più del dovuto e "che tale comparto si faccia a raguaglio di fumanti e con tutte le ponderazioni e giustizia".

4. Requisiti dei lavoratori

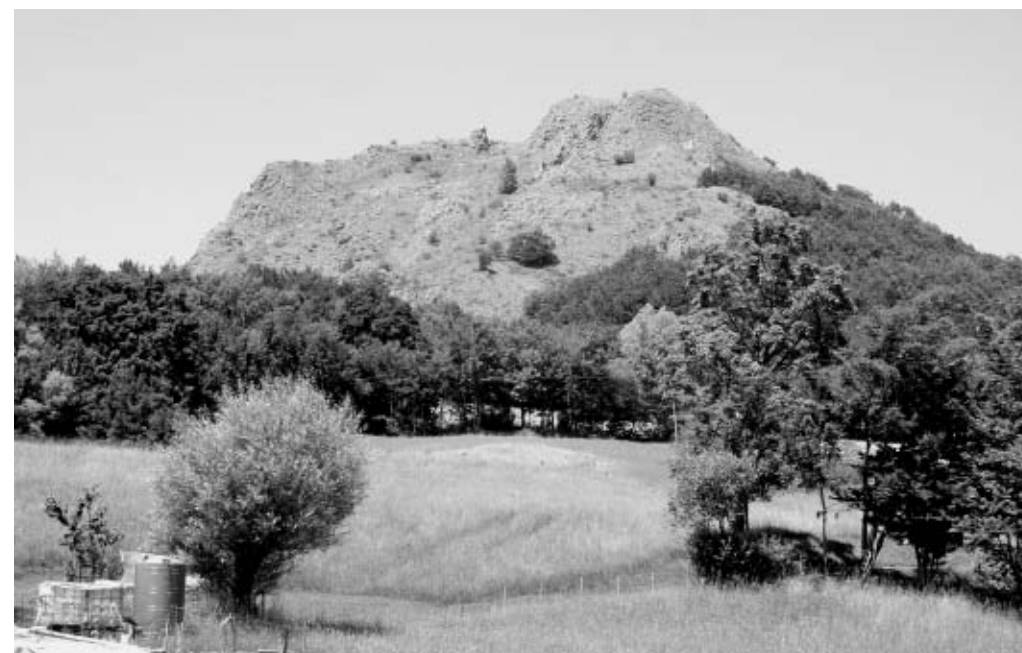
Gli uomini richiesti alle comunità dovevano possedere determinate qualità, rigorosamente da rispettare, pena severe multe da parte delle autorità preposte. In un avviso alla podesteria di Monzone circa la braccianteria si avverte "che sieno li più poveri che devono concorrere per essere li stessi pagati ad un paolo al giorno". Da altri ordini pervenuti agli amministratori di Gombola, Monfestino e Ligorzano si deduce che gli uomini dovevano essere giovani e robusti. Successe, però, che le comunità per coprire il numero di operai richiesti inviavano anche dei vecchi o dei ragazzi, come si apprende da una comunicazione del 10 giugno 1751 riguardante la comunità di San Michele. Questi operai furono non solo respinti, ma imprigionati e poi rilasciati per intervento del duca cui ci si era rivolti: "sicchè con questa mia prego la Sovrana bontà di Vostra Signoria Illustrissima ad avere la pazienza di informarsi dal med. sig. Capitano se questo sia la verità e poi fare la carità alli medesimi poveri e miserabili operai di rilasciarli in libertà".

5. Svolgimento dei lavori

Il lavoro si svolgeva a turni: ogni compagnia lavorava per un certo periodo di tempo, terminato il quale era sostituita. Il cambio, tuttavia, non sempre avveniva regolarmente; capitava, infatti, che il nuovo gruppo giungesse con meno uomini o senza assistente o che un'intera compagnia mancasse alla chiamata. Nel luglio 1751, dovendosi fare dei trasporti, fu ordinato alla comunità di Renno di inviare uomini con i necessari barozzi, ma l'ordine fu ignorato; per questo non si poté proseguire nel lavoro e i selciatori protestarono per il tempo perso. Renno poi dovette presentarsi il giorno dopo con un numero maggiore di carri e di uomini per recuperare il tempo perduto.



La località Fabbrica, segnalata dal Vandelli per la sua ricchezza di acque e come luogo ideale per la costruzione di un'osteria necessaria per alloggiare i viaggiatori di passaggio.



Il monte Sasso Tignoso visto dalla strada Vandelli, che corre ai suoi piedi. Il termine Tignoso significa "di aspetto scabro e squallido".

Lo stesso fece la comunità di Monfestino, il cui podestà fu invitato pressantemente ad intervenire con punizioni esemplari e soprattutto a inviare un numero maggiore di lavoratori per recuperare il tempo perduto a causa della disobbedienza: "Intanto perchè venga risarcito il tempo perduto per una settimana sentirà l'Altezza Serenissima con vero piacere che Vostra Signoria Illustrissima facci essere a lavorare la strada non solamente il numero di trenta uomini già avvisati, ma accresca a questi altri venti lavoratori, sicchè in tutti siano cinquanta e faccia pure che si trovino lunedì mattina 13 corrente al travaglio della ridetta strada". In un'occasione simile a Monfestino: "perchè abbiamo perduto quasi una settimana inutilmente, a cagione della mancanza degli uomini che dovevano travagliare, occorrerà risarcire il tempo perduto con supplir giornalmente con un numero maggiore di travagliatori, vale a dire farà Vostra Signoria Eccellentissima che in vece di venti uomini ne comparischino al travaglio trentacinque e vi dimorino finchè sia terminato".

Da Castellarano l'ing. Turchetti il 21 maggio 1751 scriveva circa la difficoltà a far eseguire un ordine improvviso e far arrivare gli uomini necessari nel termine stabilito, difficoltà dovuta alla lontananza delle comunità interpellate. In quell'occasione si prese una drastica risoluzione per evitare in futuro simili inconvenienti: si decise che per affrontare i lavori della settimana entrante non si sarebbero lasciati andare a casa i lavoratori per evitare ritardi nel rientro, "mentre mi fanno perdere la testa per farceli tornare, giacchè l'ordine di Sua Eccellenza il signor Sabbatini è che non ritornino a casa se non alla fine del lavoro".

I ritardi, dunque, erano all'ordine del giorno. Gli ufficiali, sapendo che le cause non sempre erano dovute alla cattiva volontà degli uomini o dei sindaci, si mostravano comprensivi, in particolare verso quelle comunità vessate più di altre da ordini e imposizioni. Luigi Colombi, delegato locale, in una lettera al commissario Bellei da San Pellegrino del 21 giugno 1751, dopo aver giustificato il ritardo con cui sarebbero arrivati gli uomini con le bestie da soma richiesti, ritardo dovuto alla lentezza con cui erano stati dati gli ordini, scriveva: "vero è che meritano compassione per essere sempre ed incessantemente oppressi questi poveri disgraziati e però di nuovo me le raccomando per la bontà sua che in altre occasioni si dia cuore di sollevare volgendosi altronde dove mai si tocca".

In momenti di intenso lavoro si chiese alle comunità di andare in aiuto di altre in difficoltà a portare a termine quanto assegnato, ma non sempre le comunità accettarono.

6. Controlli e pagamenti

Erano previste frequenti visite sui luoghi di lavoro da parte del commissario Bellei o dei suoi delegati per controllare lo stato di avanzamento dei lavori o il numero degli operai presenti, "a fare la rivista per conoscere ocularmente le forze effettive". Tale rigore si giustifica con il fatto che il duca aveva fretta che la strada venisse terminata in breve tempo e che i lavori procedessero con speditezza e ciò era possibile solo se tutti gli operai necessari fossero stati presenti.

A questo scopo i comandanti delle compagnie erano tenuti a presentare un registro detto "giornale", dove erano segnati il nome degli operai e le giornate lavorate. Le informazioni del giornale sarebbero servite per pagare i rimborsi alle comunità e ai lavoratori, cosa che avrebbe dovuto avvenire ogni due settimane. Il termine non sempre fu rispettato e ciò fu una delle principali cause delle proteste e delle più frequenti lamentele presentate al duca.

Nel 1750 i lavoratori della comunità di Varana, attraverso cui passava uno dei rami

della Vandelli, si lamentarono di aver ricevuto solo una piccola parte di quanto dovuto (350 lire a fronte delle 1325 dovute, da distribuirsi a bovani e braccianti). Anche il direttore Portocarrero, che seguiva i lavori nella zona tra Pavullo e Montecenere, in una lettera del 1 maggio 1751 ebbe a lamentarsi di aver finito i soldi ricevuti, chiedendo al commissario Bellei di non lesinare il denaro: "ed i Paisani voleno essere sodisfatti del suo avere, lo prego a non escarseggiarmi li suoi sussidi per poter avere codesta gente gustosa". Il modo di esprimersi e certi particolari vocaboli rivelano le origini spagnole di Portocarrero; col termine "gustoso", ad esempio, egli voleva esprimere efficacemente il gusto, il piacere dei lavoratori a compiere un lavoro ben pagato. Ancora Portocarrero, sollecitando di nuovo i dovuti pagamenti, in una lettera del 16 maggio 1751 da Querciagrossa, ricordava che gli zecchini che aspettava servivano a "pagare la gente lavoratora della loro devengata fatica" (fatica con cui avevano maturato il diritto alla paga, devengar è maturare in spagnolo) e concludeva facendo presente alle autorità che "li lavoratori travagliano malvolentieri quando non li si paga", una constatazione talmente ovvia che non poteva essere comunicata senza una certa dose di ironia.

I pagamenti andarono davvero a rilento se ancora nel 1755 il Consiglio della Podesteria di Montecuccolo ripresentò la nota delle opere prestate e delle spese sostenute da ciascuna comunità dal 1740 al 1754 per ottenere il promesso rimborso. Nella lista sono elencate le opere prestate agli scoli, alle sprangate, nel condurre sassi, ghiara e sabbia. Tra le spese sono ricordate quelle "in pane e vino per somministrare qualche piccola refezione alli braccianti"; la spesa "in polvere per rompere lastre che impedivano il lavoro della strada"; la spesa di due uomini che sempre furono necessari dietro a ciaschedun carreggio; la spesa per le "spallate", cioè la pulitura della strada dalla neve.

7. Il ritmo dei lavori

La ripresa dei lavori dopo l'interruzione della guerra di successione austriaca nel 1748 fu frenetica, secondo i voleri di Francesco III che voleva che la strada fosse pronta entro breve. Lo si nota spesso negli ordini pervenuti ai rappresentanti delle comunità o ai governatori dei feudi: "Vuole Sua Altezza Serenissima che questo lavoro s'intraprenda incessantemente sicchè Vostra Signoria Illustrissima senza perdita di tempo sarà contenta di ordinare la scelta dei lavoratori" oppure "e vuole l'Altezza Sua Serenissima che un tale lavoro s'intraprenda incessantemente perchè possa esser compiuto prima che la stagione si guasti" ed ancora "Si ripromette il Padrone Serenissimo del zelo ed attenzione di Vostra Signoria Illustrissima per l'effettuazione di quanto sopra, lo che succedendo come si vuol sperare, io assicuro Vostra Signoria Illustrissima che il Serenissimo Signor Duca Padrone resterà molto contento, siccome viceversa scontentissimo sarebbe, qualora la cosa andasse diversamente".

I podestà e i rappresentanti delle comunità erano presi tra due fuochi, gli ordini del duca e del commissario di governo da una parte e le resistenze delle comunità dall'altra, e non sempre riuscivano ad eseguire puntualmente quanto richiesto.

A volte, inoltre, ad intralciare l'andamento dei lavori, succedeva che giungevano alla stessa comunità più ordini da autorità diverse. In una supplica si apprende che alla comunità di Montegibbio, già impegnata in un lavoro tra Sassuolo e Pescarola, fu richiesto di portare quindici carri di legna a Sassuolo per le cucine del duca Francesco. La comunità, pur indefettibilmente desiderosa di obbedire alla suprema autorità ("che altro non ambisce che di poter incontrare li supremi comandi di Vostra Altezza Serenissima"), chiedeva

che venisse cancellato almeno un ordine, non potendo eseguirne due contemporaneamente.

In caso di urgenza l'ingaggio di braccianti era direttamente a carico dello stato e non delle comunità.

8. Le negligenze, le defezioni, le punizioni

La perfetta macchina messa a punto dagli uffici governativi era ostacolata nel suo funzionamento o si inceppava per cause esterne: per le negligenze dei podestà che non controllavano l'avanzare dei lavori o dei sindaci delle comunità che non inviavano uomini nel numero richiesto e infine per colpa dei lavoratori stessi che, disubbidendo, si allontanavano o non si presentavano. Il duca pretendeva punizioni esemplari. Il commissario fece sapere ai podestà di intervenire con durezza in caso di disobbedienze, "li punisca con tutto rigore", perché non era tollerabile che si perdesse tempo. Il duca stesso si portava a controllare di persona "l'andamento dei lavori e a volte rimase disgustatissimo per il poco numero dei travagliatori comparsi a lavorarvi". I controlli dovevano essere frequenti e le disobbedienze andavano castigate: "Potrebbe Ella assistere personalmente alla missione dei suddetti travagliatori per riconoscerne il numero e i contumaci e per castigare poi questi esemplarmente e surrogarne de nuovi". Per le comunità le punizioni consistevano nel recupero del tempo perduto con l'invio di un numero maggiore di uomini o carri; ai singoli operai invece veniva comminata una multa in denaro o la carcerazione, punizioni che diventavano più dure nel caso che i colpevoli fossero amministratori di comunità.

Gli stessi sbirri o esecutori, delegati a riscuotere le multe, erano tenuti a consegnare il denaro al diretto superiore. Quando ciò non avveniva, come capitò, si avviavano le opportune indagini. Nel 1751 per ordine del commissario Bellei si indagò su una multa di lire cinque comminata a Natale Levanti di Pavullo e sul fatto furono sentiti due testimoni. Dapprima il cappellano di Pavullo che il 13 ottobre rilasciò la seguente dichiarazione: "Depongo io sottoscritto sacerdote per verità ricercata dal sig. Commissario Bellei qualmente ho precisa memoria come l'anno passato 1750 fu fatto gravare realmente Natale Levanti per la somma di lire cinque moneta di Modena e non di più e ciò di commissione del sig. Antonio Gottardi Sanmartini a motivo d'essere stato il detto Levanti disubbidiente ai lavori della nuova strada e che la detta somma di Lire 5 fu rilasciata per mezzo di me sottoscritto in mano di Giovanni Maria Magnani esecutore di Sestola che per essere la verità di quanto ho esposto di sopra li fo al presente esibendomi a riconoscerlo ovunque facii di bisogno. In fede di che io Francesco Andrea Cavanni cappellano curato di Pavullo". Che cosa era avvenuto e che cosa aveva fatto di quei soldi l'esecutore? Lo rivelò il secondo testimone il susseguente 18 ottobre: "Antonio Lamacci di Montecuccolo qui presente e non indotto da fraude o da alcuno, per richiesta del sig. Commissario Bellei attesta e fa piena e indubitata fede come, trovandosi nell'osteria di Pavullo in occasione che fu fatto il sopradetto pegno a Natale Levanti, sentii dire a Gian Maria Magnani esecutore di Sestola come lo stesso s'era portato in Pavullo in compagnia d'altro esecutore d'ordine del sig. Governatore di Sestola per gravare realmente tutti li disobbedienti al lavoro della nuova grande strada e che in tale congiuntura, avendo fatto un pegno a Natale Levanti di Pavullo per la disobbedienza ai detti lavori nella somma di lire cinque, detti denari rimasero nelle mani del citato esecutore, che precisamente di quelli se ne valse per pagare quanto aveva mangiato nella detta osteria.

Croce di Antonio Gottardi Sanmartini per non saper scrivere

Io Giambattista Rocchi scrissi di commissione".

Evidentemente il Magnani aveva fame o volle approfittare della buona cucina dell'osteria di Pavullo, incautamente dimenticandosi di consegnare il denaro riscosso.

Le punizioni per le disobbedienze giungevano anche alla carcerazione. Ne è un esempio ciò che fu comminato il 7 ottobre del 1751 agli amministratori di Montecenere, Olina, Camatta e Gaiato, comunità della podesteria di Montecuccolo, che, non avendo inviato carri nel numero richiesto, furono messi in carcere e posti in libertà il giorno dopo, quando addivennero a più miti consigli, con la minaccia di pene severe in caso di recidiva, "per essere stati puntuali nell'emendazione del smanco delli barozzi dei giorni passati si pongono in libertà, con ordine di essere ubbidienti sotto pena di carcere et altra arbitraria a Sua Altezza Serenissima". Molto chiare in proposito le parole del marchese Fontanelli al commissario Bellei relativamente ai lavori di selciatura da farsi nel novembre del 1752 nel tratto di strada che congiungeva Sassuolo all'itinerario principale della Vandelli: "Qualora le selciature abbiano bisogno di essere coperte per assicurarle nel rigore della stagione imminente, Ella deve ordinare il bisognevole a quelle comunità a cui spettano le condotte della sabbia ed in caso di disobbedienza o trascuraggine nell'opera deve ricorrere al Giusdicente del luogo e farle gravare e castigare e ridurle in somma al loro dovere, tanto che il servizio di Sua Altezza Serenissima venga compiuto a perfezione".

Le resistenze e le disubbidienze erano così frequenti che le autorità furono costrette a far intervenire le guardie per piegare i sudditi all'obbedienza e, nel caso, portarli con la forza, sul luogo del lavoro. Le guardie (sbirri, esecutori) furono impiegate nel condurre legati al lavoro gli operai renitenti o nell'eseguire le punizioni comminate. In una lettera dell'8 giugno 1751 da Castellarano il podestà Turchetti chiedeva che gli venissero dati i due esecutori promessi "per far condurre legati al lavoro li disubidienti unitamente al sindaco, quale conserverò in codeste carceri sino a tanto che impari a star oculato nelle presenti urgenze, tanto più che quelli non vogliono ubbidire, se non v'attendo la promessa di dargli un esempio che facci metter cervello a tutti gli altri". Il 22 giugno inviò la stessa richiesta "per far arrestare i mancanti al lavoro" e il 14 luglio 1751 minacciò di far "condur legati al lavoro" eventuali disobbedienti.

Da Prignano il 1 luglio 1751 il podestà Ricchetti scriveva di non poterne più di sentire che i suoi giurisdizionali non obbedivano agli ordini e chiedeva che da Sassuolo venissero inviati degli sbirri "nel sito assegnato a quei di Prignano d'inghiarare, con ordine di catturare quelli che o non venissero all'ora dovuta o non facessero il loro dovere o partissero prima del tempo". Il duro provvedimento nella mente del podestà doveva avere il valore di deterrente e indurre all'obbedienza incondizionata, "assicurandola che all'esempio di qualche duno gli altri impareranno ad ubbidire con la dovuta puntualità".

In una lettera del 14 luglio 1751 il commissario Turchetti da Castellarano, avendo saputo da un sindaco dell'assenza di alcuni bovani al ponte di Valurbana, informava di aver inviato subito "gli esecutori a farli gravare per la disubidienza, con ordine che dimattina se non saranno al lavoro per tempo glieli farò condur legati, s'assicuri che dal conto mio userò tutti gli stratagemmi possibili e se ricorrono da me gli faccio le più strepitose minacce che far si possino acciò siino obbedienti".

9. Le giustificazioni

I disobbedienti, a volte, avevano le loro ragioni: il cattivo tempo, la malattia, il lavoro nei propri campi. Alcune comunità si comportarono esemplarmente come Sassuolo e

Pescarola che nel 1750 portarono a termine un lavoro impegnativo “non ostante il raccolto de grani e fieno”. In altri casi gli ordini risultarono troppo onerosi. Di fronte a certe disobbedienze le autorità si mostrarono ferme e a volte comprensive ritenendo fondate le giustificazioni. Una nota relativa alla podesteria di Monfestino del 17 aprile 1752 mostra molte assenze, ma il delegato, inviando il resoconto al commissario Bellei, scrive: “ma a dirgliela, molti e molti anno la scusa del cattivo tempo e tale che le acque impedivano passare i fossi, sicchè pare non si devano considerare totalmente disubbidienti”.

Una lettera del 14 luglio 1751 del delegato Turchetti al commissario è molto chiara relativamente alle difficoltà incontrate dai lavoratori ad obbedire agli ordini soprattutto in occasione di improrogabili lavori di campagna, come la mietitura. Il Turchetti, mosso anch'egli a pietà dalle parole degli operai disobbedienti che dovrebbe punire, scrive: “e si ritrovano anche di quelli che dicono non vi possono andare per il raccolto che hanno nei campi e fanno pietà a sentirli e dicono se vogliono la vita che la davano, ma se non mietono saranno necessitati a morire quest'inverno ed arrivano a dire chiaramente che non vi vogliono venire da questa staggione e che non sono obbligati a fare quello che non possono, se non vogliono lasciar perire la loro famiglia, e che vogliono abbandonare tutto”.

In montagna la situazione era ancora peggiore perché continuava anche d'inverno, quando alle comunità era richiesto la pulitura della strada dalle nevi, cosa difficile da eseguire data la mancanza degli uomini, costretti ad emigrare per guadagnare di che vivere. Nel 1753 ad una riunione della podesteria di Montecuccolo per la ripartizione delle “spallate della neve” il signor Francesco Gualandi in rappresentanza della comunità di Sassostorno espose che “per la sua comunità non potersi fare tale riparto a ragguaglio di fumanti a motivo che la maggior parte degli abitanti di quella Comunità ed i più abili al lavoro delle rotte si trovano in tempo d'inverno fuori di patria con i loro armenti a procacciarsi il vitto” e propose una soluzione praticabile che tenesse conto della situazione descritta.

Ecco, questo è il quadro della situazione sociale in cui si compì l'impresa della costruzione della “nuova grande strada ducale”: una grande impresa dal punto di vista della progettazione e dell'esecuzione, ma anche un grande sforzo da parte delle comunità che vi lavorarono. Ho consultato e riletto gli atti di convegni precedenti dedicati alla via Vandelli e, non avendo trovato cenno al problema della partecipazione coatta delle comunità, mi è sembrato importante fare luce su questo aspetto poco conosciuto.

Bibliografia e fonti

- ASMo, *Acque e strade*, bb. 144, 145 e 146
- BEMo, *Fondo Sorbelli*, nn. 37, 171 e 208
- Biblioteca Comunale “G. Santini” Pavullo, *Fondo manoscritti*, Libri Campione delle comunità di Renno, Montecuccolo, Sassorosso, Montecenere e Burgone.

V. Santi, *La strada Vandelli*, in “Varietà storiche sul Frignano”, Modena 1891
La via Vandelli, strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano, Modena 1987