

RELAZIONE INTRODUTTIVA

Sommario: 1. Uno sguardo d'insieme. 2. Le singole vicende stradali

1. Uno sguardo d'insieme

Nell'età moderna – come già nei tempi tardo-medievali – innumerevoli erano le vie che incidavano l'Appennino Tosco-Emiliano, tra Lunigiana e Valtiberina per collegare il territorio tirrenico ai principali terminali padani costituiti da Parma, Reggio Emilia, Modena, Bologna e Faenza e dai porti dell'Adriatico.

Nel 1527, secondo l'ambasciatore veneto Marco Foscarini, quattro di queste vie potevano portare eserciti *dalla parte di Lombardia* a Firenze, pur essendo *tutte difficilissime e aspre*. *La prima è quella di Pontremoli [per il passo della Cisa], la quale getta nel piano di Lucca, e quella fece Carlo VIII re di Francia nel 1494. Il secondo passo è quello della Garfagnana [per la Foce delle Radici e San Pellegrino in Alpe] per li monti che possiede l'Illustrissimo Signor duca di Ferrara, la qual strada ancora sbocca nel piano di Lucca e questa fece l'Illustrissimo duca d'Albania nel 1524, incamminandosi verso Napoli, quando il Cristianissimo Re Francesco si trovava all'assedione di Pavia, il qual duca [...] ancorché vi passasse solo con 60 lance e 6000 fanti, nondimeno patì grandemente delle vettovaglie. La terza strada è quella della valle del Sasso [Val di Setta per Montefredente, Bruscoli e il passo dello Stale oggi Futa] che metteva a Barberino e di poi in piano di Prato, la quale sbocca nel piano di Firenze; e per quella andettero i Signori Medici, cioè il quondam Papa Leone, allora cardinale, e Papa Clemente essendo in minoribus, con Giuliano de' Medici e gli altri nel 1512 con sei in sette mila fanti solamente con Raimondo di Cardona viceré di Napoli all'assedio di Prato. La quarta strada è quella che va dritto da Bologna per Firenzuola e Scarperia, e sbocca nel piano di Firenze, la quale è peggiore dell'altre tre sopraddette, né per questa si possono condurre artiglierie, che pure per l'altre, se non son gran nevi o fanghi, si possono in qualche modo condurre¹.*

Daniele Sterpos allarga, per lo stesso secolo XVI, la casistica alle vie che, per la valle del Reno, valicavano la montagna pistoiese-bolognese a Sambuca e a Porretta; al percorso bolognese che da Prato e dalla valle del Bisenzio si indirizzava a Bologna per Castiglion dei Gatti, oggi dei Pepoli, e per le valli di Setta e Reno; ai vari tracciati che congiungevano Faenza e gli scali romagnoli a Firenze (per la valle del Lamone, la Colla di Casaglia e Borgo San Lorenzo e per la valle di Castrocara, il Muraglione e San Godenzo), oltre che al Casentino e alla Valtiberina, con proseguimento da lì anche per Arezzo².

Particolarmente fitta era la treccia delle mulattiere transappenniniche modenesi e bolognesi che, attraverso i valichi esistenti tra le valli di Lima (tributaria del Serchio) e delle diverse Limentre (tributarie del Reno), per Boscolungo oggi Abetone, Cutigliano, Lizzano, San Marcello, Maresca, Orsigna, Pracchia, Sambuca, Treppio e Torri convergevano su Pistoia o da questa città vi si irradiavano, con provenienza da Firenze, dai porti tirrenici o

¹ L. Rombai, *Prefazione. Strade e politica in Toscana tra medioevo ed età moderna*, in *Il Libro Vecchio di Strade della Repubblica Fiorentina*, a cura di G. Ciampi, Firenze 1987, pp. 5-36.

² D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi: Bologna-Firenze*, Roma 1961, pp. 67-106; e L. Rombai, M. Sorelli, *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento*, in *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda: Futa, Osteria Bruciata, Giogo*, Firenze 1985, pp. 35-62: 37-38.

da altre città granducali.

Altre mulattiere si trovavano anche nella parte occidentale, ove salivano o discendevano i valichi di Lunigiana e Garfagnana. Nella prima conca, esisteva una strada che collegava la regione emiliana al territorio di Massa, con inizio a Reggio Emilia e percorso per Castelnuovo ne' Monti, il passo del Cerreto, Fivizzano, Fosdinovo e Caniparola e con imbocco nella via postale per Massa³.

Nella seconda conca, viene a lungo ricordata la via romana Bubulca Lucca-San Pellegrino in Alpe-Modena, che seguiva vari percorsi⁴.

Fino alla metà del XVIII secolo non si segnalano innovazioni in un assetto stradale, che era quello definitosi nei tempi comunali e che vedeva una rete di vie pubbliche ovunque fitta ma non gerarchizzata e spesso frammentata, fatta di mulattiere e di sentieri pedonali, coattivamente mantenuti dai popoli e comuni locali, perennemente bisognosi di restauri e miglioramenti per la povertà tecnica che li contrassegnava: rarefazione dei ponti, vie a fondo naturale e prive di opere di difesa dalle acque (come muri a retta, zanelle e fognature). Nella stagione invernale, quasi tutte le strade altocollinari e montane versavano in condizioni tali da essere intransitabili o fruibili con grandi difficoltà e rischi, quindi con lentezza e costi assai elevati, specialmente per le merci trasportate su muli o tregge.

Come per gli altri settori dell'Appennino, ben poco è documentato nella montagna pistoiese per le vie modenesi e bolognesi, se si eccettuano i poco decifrabili miglioramenti effettuati nel 1563-65 da Ludovico d'Appiano, signore di Piombino con importanti interessi patrimoniali nell'area, all'itinerario che da Maresca e San Marcello, lungo i fianchi del monte Crocicchio, raggiungeva il crinale bolognese sull'antico passo di Porta Franca, per poi proseguire verso Lizzano in Belvedere; e i rifacimenti ai lastrici e al ponte della Verdiana della strada Modenese per Cutigliano e il valico della Croce Arcana, eseguiti nel 1633 e nel 1698⁵.

Nonostante i rilevamenti eseguiti nel corso del XVII secolo dall'ingegnere granducale Cosimo Pugliani (che pensò di condurre una nuova strada al valico di Serra Bassa) e ancora nei primi anni del XVIII secolo (come dimostrano le suggestive rappresentazioni pittorico-vedutistiche dei settori della montagna suscettibili di essere percorsi dalla nuova strada, fatte nel 1711 da Giovanni Luder per il granduca Cosimo III)⁶, nulla di concreto venne realizzato per l'apertura ai mezzi su ruota della Modenese. Nel 1732, l'ultimo Medici, Giangastone, fece compiere nuovi studi all'ingegnere Giovanni Maria del Fantasia che si tradussero in un progetto di strada per i Ponti di Gello (Capo di Strada), Belriguardo, Le Piastre, Pontepetri, Maresca, Gavinana, Pian di Doccia, Poggio al Gufo, Poggio del Giudeo, ponte della Verdiana, e con proseguimento per il passo della Croce Arcana o per quello dei Tre Termini: ma i lavori di adeguamento vennero effettuati solo nel breve tratto iniziale da Pistoia a Capo di Strada. Il progetto fu ripreso nel 1743 dalla Reggenza Lore-

³ M. G. Armanini, *Progettazione e realizzazione della "Strada della Tambura" sul versante massese attraverso le fonti archivistiche*, in *La strada ducale di Foce a Giovo da Lucca a Modena, tra storia, arte e natura*, a cura di A. Mordini, M. Pellegrini, Lucca 2006, pp. 61-71: 70. Ancora per il XVIII secolo, si scrive che la principale rivale interna al Ducato estense della via Vandelli era proprio la mulattiera che da Massa e Carrara toccava Gragnana, Castelpoggio e Fosdinovo per congiungersi con la via proveniente da Reggio Emilia per Castelnuovo ne' Monti, Passo dell'Ospedalaccio e Fivizzano (G. Pellegrinetti, *La viabilità del Ducato Cybo-Malaspina nel quadro della situazione viaria del '700 nell'area circostante*, in *La via Vandelli, strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano*, a cura di M. Pellegrini, F. M. Pozzi, Modena 1987, pp. 136-141: 136-137).

⁴ G. Santini, *Strade, uomini e montagne. La viabilità presettecentesca tra il Tirreno e il fiume Po. Le strade come strutture territoriali*, in *La via Vandelli, strada ducale del '700*, pp. 145-157: 151.

⁵ R. Paolini, *Vie transappenniniche nella Toscana centro-orientale: le innovazioni del periodo lorenese*, in "Rivista Geografica Italiana", 111, 2004, pp. 53-78: 58-59.

⁶ Sono in ASFi, *Piante dei Capitani di Parte*, cartone XXV.

nese che incaricò dell'opera l'ingegnere granducale Jean-Nicolas Jadod: ne scaturirono limitati interventi di miglioramento, presto abbandonati⁷.

Nel 1747 – mentre si stava costruendo la prima strada rotabile dell'Appennino Tosco – Emiliano, la Vandelli da Modena a Massa, e mentre si stava progettando la costruzione della seconda strada appenninica, la bolognese della Futa –, un anonimo ufficiale dello stato maggiore lorenese, incaricato di censire il fitto reticolo delle vie di valico – mulattiere e sentieri passeggiabili – esistente nel lungo tratto tra Boscolungo/Abetone e il Casentino, scriveva nella sua *Topografia militare di alquante strade, vie e viottoli, che dall'interno della Toscana conducono sui suoi confini*, che sarebbe stata *malagevole impresa d'impedire colla forza dappertutto il transito agli eserciti nemici*, con presidi di truppe e fortificazioni permanenti o provvisorie. *L'espedito più pronto e facile in caso di bisogno era quello di renderle impraticabili, il che poteva con somma facilità eseguirsi*, trattandosi di vie molto aspre, come ancora strette⁸.

Di fatto, nella prima metà del XVIII secolo e anche oltre, queste vie di valico, che raramente consentivano il passaggio di veicoli leggeri a due ruote (calessi o "seggioline"), in quanto *vie da bastina* e non di rado semplici sentieri *per pedoni*, comprese quelle che, più ad occidente, interessavano il Ducato di Modena in Lunigiana e Garfagnana e la Repubblica di Lucca in quest'ultima valle, rivelavano gli stessi caratteri di arcaicità e inadeguatezza – quanto a tortuosità del tracciato, angustia e grado di conservazione del fondo stradale (in genere sterrato, talora lastricato), del tutto indifferenti ai connotati geomorfologici e alle pendenze del terreno, e quanto a rarità dei ponti sui corsi d'acqua, che quasi ovunque dovevano essere pericolosamente attraversati a guado –, specialmente nel lungo periodo compreso fra autunno e primavera⁹.

La sopra citata relazione sulle strade appenniniche, redatta a fini strategici nel 1747, puntualmente analizzata da Andrea Ottanelli per identificare gli innumerevoli itinerari per il Modenese e per il Bolognese solo in parte riportati nella cartografia settecentesca¹⁰, dimostra che tutte le vie versavano in condizioni di grande precarietà, trattandosi di semplici mulattiere o addirittura di *viottole* (cioè di sentieri pedonali). La strada di accesso alla montagna percorribile con mezzi su ruota anche pesanti (è infatti definita *carreggiabile*) era la Firenze-Pistoia, con l'inizio del proseguimento per San Marcello-Cutigliano e il Modenese fino a Ponti (ossia Gello con i suoi ponti Asinaio e Teccioli nei pressi di Capo di Strada), tratto tutto piano, reso rotabile nel 1732 dall'ingegnere Fantasia per volere del granduca Giangastone¹¹. Questa era l'autentica porta delle tante vie modenesi per la Val di Lima e anche delle più orientali vie bolognesi per la Val di Reno. Dopo Ponti e la confluenza fra Vincio e Ombrone, la Modenese – denominata «maestra» dall'ufficiale, a dimostrazione della sua importanza – si riduceva a *strada tutta sassosa, che non è più carreggiabile*, vale a dire a mulattiera, che saliva alle case Belvedere (cioè Bello Sguardo/Belriguardo) e al va-

⁷ L. Rombai, G. C. Romby, *Le antiche strade della Montagna Pistoiese e la Via Regia Modenese. Mostra documentaria e fotografica*, Pisa 1988, p. 7; e Paolini, *Vie transappenniniche*, p. 60.

⁸ Il documento è in Biblioteca Moreniana di Firenze, *Palagi*, 251.

⁹ Cfr. gli studi pubblicati in *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche*, a cura di I. Tognarini, Napoli 1990, specialmente P. Recati, L. Rombai, *Vecchio e nuovo nel territorio pistoiese nella prima metà dell'Ottocento: i riflessi della politica territoriale lorenese*, pp. 369-429: 372-373; e Rombai, Romby, *Le antiche strade della Montagna Pistoiese*.

¹⁰ A. Ottanelli, *La viabilità montana pistoiese in un documento di topografia militare del XVIII secolo. Prima parte*, in BSP, XCIV, 1992, pp. 89-102, e *Seconda parte*, in BSP, XCV, 1993, pp. 151-159. Per una utilizzazione più generale cfr. L. Calzolari, L. Rombai, *La viabilità transappenninica della Toscana moderna*, in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni*, Bologna 1992, pp. 159-168.

¹¹ Ottanelli, *La viabilità montana pistoiese in un documento di topografia militare del XVIII secolo. Seconda parte*, p. 151.

lico delle Piastre tra i bacini di Ombrone e Reno, dove a destra si distaccava la Bolognese per Pontepetri e Pracchia (con altre diramazioni sempre dirette al Bolognese).

L'ammodernamento della viabilità – da rendere, ove possibile, atta al transito di mezzi pesanti come carrozze e carri a quattro ruote, in tutte le stagioni, grazie a sistemazione del fondo stradale, edificazione di fognature e spesso di muri a retta o a difesa dai venti nei tratti di valico, con costruzione di poste-alberghi e ponti sui corsi d'acqua (oltre che di dogane sui confini) – rientra a pieno titolo nel programma riformatore dei Lorena, da Pietro Leopoldo, a Ferdinando III e a Leopoldo II: almeno nel Granducato, in quasi un secolo, soprattutto a partire dalla riforma comunitativa avviata nel 1772-74, tante strade rotabili, le *regie*, postali e non, e le comunali, furono costruite o adeguate per finalità di progresso civile e sociale e per lo sviluppo del libero commercio e quindi dell'intero sistema economico toscano. Conseguentemente, agricoltura, artigianato e industria vennero beneficiati dalle politiche finalizzate all'affermazione della libera iniziativa imprenditoriale, e quindi all'abolizione dei tanti ostacoli (privative e monopoli) che paralizzavano il sistema produttivo¹². In altri termini, con Pietro Leopoldo e i suoi successori svanirono anche le preoccupazioni di ordine strategico-militare – quali le esigenze di difesa da possibili invasioni di un esercito nemico – proprie dell'antico regime che, per tanti secoli, avevano mantenuto i percorsi appenninici, se non impraticabili, in condizioni di precarietà tale da renderli transitabili con grande difficoltà e lentezza, specialmente ad artiglierie e carriaggi.

L'apertura graduale dell'economia toscana e di quanto si commerciava nel porto di Livorno ai pingui mercati padani e adriatici, grazie alla rete delle direttrici appenniniche più o meno facilmente rotabili, che si realizzò fra la metà del XVIII e quella del XIX secolo, ad opera del governo lorenesse ed anche dei governi di Modena e Lucca – tra la Lunigiana, con la via della Cisa, e la Valtiberina, con la via della Bocca Trabaria¹³ –, comportò lo sviluppo generale delle produzioni agricole e manifatturiere, degli scambi commerciali. Ma alla scala della montagna, non mancarono i riflessi negativi per non poche economie

¹² Tra Pietro Leopoldo e Leopoldo II, si registrò una piena continuità all'insegna delle realizzazioni stradali, ma nel contesto di una netta discontinuità di ordine progettuale e gestionale insieme, in quanto dal 1825, con la istituzione del Corpo degli Ingegneri di Acque e Strade, il potere di programmazione delle comunità locali in materia di lavori pubblici venne, di fatto, assai ridimensionato a vantaggio del governo centrale. Contemporaneamente, accanto alle vie *regie* e comunali, fu introdotta anche la categoria delle strade provinciali, alla cui manutenzione erano tenute, collettivamente, le comunità territorialmente interessate, riunite in circondari compartimentali.

¹³ Con, appunto, la Bolognese della Futa, aperta nel versante toscano già dalla Reggenza (1749-52), la Modenese per l'Abetone (1766-79), la Forlivese del Muraglione (1782-87 e 1832-36), la Faentina (nel 1816 e ancora negli anni '30 e '40 del XIX secolo), la via della Bocca Trabaria da Arezzo alle Marche per Sansepolcro (1808-14 e 1828-39) e la via della Cisa (1828-59), ed anche con altre arterie di minore attrazione commerciale, come la vecchia Bolognese del Giogo di Scarperia (1816-30) e la Porrettana (1842-47); e con le meno importanti Modena-Massa e Reggio Emilia-Massa nel duplice percorso settecentesco per San Pellegrino in Alpe ed ottocentesco per il passo del Cerreto, e Lucca/Bagni di Lucca-Modena. Rimando, per la via Vandelli e del Passo delle Radici, anche agli scritti di Livio Migliori, Andrea Pini e Giovanni Pederzoli; per la via Ximeniana, a quelli di Dario Donatini, Daniela Fratoni, Alessandro Bernardini e Andrea Ottanelli; per la via Porrettana, a quelli di Renzo Zagnoni e Andrea Ottanelli, in questo stesso volume. In generale, cfr. D. Sterpos, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790*, Firenze 1977; P. Vichi, *La costruzione della rete carrozzabile toscana: basi giuridico-amministrative e realizzazioni tecniche (1814-1859)*, in "Storia Urbana", 25, 1983, pp. 29-59, e Id., *Le strade della Toscana granducale come elemento dell'organizzazione del territorio (1750-1820). Parte seconda*, in "Storia Urbana", 26, 1984, pp. 3-31; L. Rombai, *Strade e comunicazioni nella Toscana lorenesse*, in *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena*, Fiesole 1989, pp. 12-31, e Id., *Sterpos e la rivoluzione stradale dei tempi lorenesi in Toscana*, in *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia (Firenze, 1998)*, a cura di R. Stopani, F. Vanni, Poggibonsi, 1999, pp. 107-118.

locali, dovuti alla drastica selezione della esistente fitta maglia storica delle mulattiere e dei sentieri presenti in ciascuna valle, un tempo tutti percorsi non gerarchizzati in un sistema unitario e di fatto, quindi, intercambiabili dal punto di vista delle mediocri condizioni di transitabilità e ora in larga misura disertati dai viaggiatori e dalle merci, che si incanalarono sulle poche moderne transappenniniche sette-ottocentesche, contribuendo all'addensarsi lungo di esse di insediamenti residenziali e produttivi, di popolazione e di attività economiche le più diverse¹⁴.

2. Le singole vicende stradali

Le prime due strade che intorno alla metà del XVIII secolo ebbero il potere rivoluzionario di aprire a tutti i veicoli la barriera montuosa che separa l'Italia settentrionale dalla centrale tirrenica furono la Vandelli tra Modena e Massa, e la Bolognese tra Firenze e Bologna per i passi della Futa e delle Filigare, con a seguire la poco più tarda Pistoia-Modena per il valico di Boscolungo oggi Abetone.

La via Vandelli tra Modena e Massa per Sassuolo-Pavullo nel Frignano-Castiglione di Garfagnana-Pieve Fosciana-Vagli-Resceto, con i ripetuti saliscendi necessari a superare la dorsale appenninica e poi i rilievi apuani compresi tra Garfagnana e Tirreno, con i relativi passi di San Pellegrino in Alpe, delle Radici e della Tambura ed altri minori, che indirizzano l'arteria, per lunghi tratti, fino a 1500-1600 metri ed oltre di altitudine, in parte riprende il tracciato di antiche mulattiere. Oltre che una strada commerciale, può essere considerata una infrastruttura militare, all'inizio malvista nel Granducato e anche a Vienna per le implicazioni commerciali (i flussi di merci tra Livorno e la valle padana che, da allora, avrebbero potuto evitare Firenze e le vie toscane) e anche militari (con l'aprire l'Appennino a potenziali eserciti nemici) che questa sottendeva. Nonostante le rilevanti difficoltà geomorfologiche e climatiche, venne comunque fatta costruire dal duca Francesco III d'Este, con affidamento della progettazione e dei lavori al matematico e geografo Domenico Vandelli, fra 1738-39 e 1752, per mettere agevolmente in contatto il cuore del Ducato con l'antico principato Cybo Malaspina di Massa Carrara e il suo litorale, dato che la nuova via garantiva l'ambito sbocco al mare e al territorio incorporato nello Stato estense con il matrimonio del figlio Ercole con Maria Teresa Cybo Malaspina avvenuto il 16 aprile 1741.

Fu configurata come via postale e con caratteristiche di arteria rotabile, seppure con difficoltà, grazie anche all'impiego di tecnologie innovative, quali la massicciata rivestita in pietra con lateralmente, ove necessari, i muri a secco di protezione. La strada però non dette i risultati sperati: il commercio continuò ad utilizzare gli scali marittimi o addirittura la via Modenese aperta di comune intesa fra Este e Lorena alla fine degli anni '70, tanto che la Vandelli venne esclusa da rilevanti correnti di traffico; fu tenuta in esercizio per poco più di un secolo, ovvero fino alla caduta del Ducato estense (1859), per essere da allora abbandonata al traffico locale, a causa degli altissimi costi di manutenzione che questa richiedeva. La via, infatti, per larga parte del suo sviluppo attraversa ambienti ripidi ed impervi, sottoposti alle intemperie autunnali (eccessiva piovosità) e invernali (notevole innevamento e gelo) e per larghi tratti privi di insediamenti e abitanti stabili.

Oggi in molti tratti la via costituisce un itinerario escursionistico-turistico di rilievo,

¹⁴ P. Bellucci, *La politica lorenesse della viabilità: i valichi stradali transappenninici*, in *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società*, a cura di Z. Ciuffoletti, L. Rombai, Firenze 1989, pp. 477-490.

presentandosi come perfettamente agibile nella montagna apuana e appenninica, grazie anche al restauro effettuato negli ultimi decenni dagli enti locali e dal Parco Regionale delle Alpi Apuane.

La Vandelli, in realtà, si era rivelata subito un fallimento, perché per lunghi tratti (22 km nel solo versante modenese) la via si manteneva a quote superiori ai 1200 m, dove le intense precipitazioni anche nevose ne decretavano forzatamente la chiusura per molti mesi l'anno; le eccessive pendenze (oltre il 15%, con punte del 18%) nelle salite al valico appenninico presso San Pellegrino in Alpe e a quello apuano della Tambura, erano più consone agli animali da soma, piuttosto che al traino di carrozze; molti tratti, sconvolti da frane, restarono, infine, senza una massicciata idonea. Insomma, la Vandelli era una vera carrozzabile solo nei tratti posti alle quote meno elevate¹⁵.

È però nella Toscana granducale che la rete stradale toscana mostra un progredire notevolissimo. La storiografia ha infatti accertato¹⁶ che è nei due periodi leopoldini (dal 1765 al 1790 e dal 1824 al 1859) che la viabilità rinnova molte delle strutture esistenti e ne acquista altre importantissime, fino ad assumere una fisionomia che cambierà solo ai nostri giorni.

Il bisogno di un agevole collegamento fra Vienna-Milano e il Granducato portò i nuovi sovrani Francesco Stefano di Lorena e Maria Teresa d'Asburgo a decidere di rendere rotabile la via Bolognese, ciò che fu realizzato – per la parte toscana – tra 1749 e 1752, con tanto di cambiamento del tracciato appenninico (circa 30 km) ad occidente (da Novoli-San Piero a Sieve fino a Le Filigare) e con passaggio dal valico della Futa rispetto all'antica mulattiera di Scarperia-Firenzuola per il passo del Giogo. Gli studi di progettazione furono effettuati nel 1745-48 dall'ingegnere Anastasio Anastagi/Anastasi. La strada fu dotata di una massicciata di 8 braccia (4,65 m), oltre alle banchine di due braccia ciascuna, e di nuove poste e dogane¹⁷. Nonostante le pressioni austriache sul governo pontificio e sulla Legazione di Bologna, solo nel 1759 costoro intervennero nel tratto bolognese, adeguando la via preesistente (il tratto di Anconella fu sostituito da altro nuovo); cosicché, nel 1762, finalmente carri e carrozze poterono circolare tra Bologna-Firenze. La nuova arteria, che da subito divenne il varco più frequentato della catena centrale dell'Appennino (incanalando i passeggeri, le merci e gli stessi eserciti che si disputarono l'Italia nell'età napoleonica), produsse effetti di emarginazione sulle due cittadine toscane, veri poli stradali dal XIV secolo, e sulla loro economia, con relativa valorizzazione del territorio attraversato e della

¹⁵ M. Pellegrini, F.M. Pozzi, *La Via di Foce a Giovo, una strada sfortunata, ma non solo*, in *La strada ducale di Foce a Giovo*, pp. 63-84: 63. Fra le tante pubblicazioni (frutto anche di convegni e mostre), sono da vedere: G. Lera, *La Via Vandelli*, in "Notiziario Filatelico Lucchese", 30, 9, 1963, pp. 8 dell'estratto; *La Via Vandelli nel quadro della viabilità settecentesca nel Modenese. Atti del Convegno (Pavullo, 27 settembre 1986)*, Modena 1987; *La via Vandelli, strada ducale del '700*, con scritti di M.G. Armanini, S. Pellegrini, *I documenti sulla Via Vandelli presso gli Archivi di Stato di Modena e Massa*, pp. 17-44; P.C. Maruffi, *La Via Vandelli nelle antiche cronache massesi*, pp. 45-48; F. Lera, *La via Vandelli nei documenti degli archivi lucchesi*, pp. 49-55; G. Lera, *Le differenze di confine tra Lucca e Modena e la via Vandelli detta del Broglio*, pp. 56-60; Armanini, *Progettazione e realizzazione*; M. Pellegrini, F.M. Pozzi, *Dal Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa, fra emergenze naturali ed artistiche: i criteri progettuali della strada Ducale*, pp. 72-82; M. Pellegrini, F.M. Pozzi, *Le immagini del paesaggio e degli insediamenti*, pp. 83-132; G. Pellegrinetti, *La viabilità del Ducato Cybo-Malaspina nel quadro della situazione viaria del '700 nell'area circostante*, pp. 136-141; A.C. Ambrosi, *La via Vandelli - Leggende della strada*, pp. 142-144; Santini, *Strade, uomini e montagne; La via Vandelli, strada ducale del '700 da Modena a Massa. Dal Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa*, a cura di M. Pellegrini, F.M. Pozzi, Modena 1989; *La via Vandelli, strada ducale del '700 da Massa a Modena: viaggio tra storia e natura. Catalogo della mostra realizzata dal Comune di Massa con la collaborazione della Provincia di Modena, Massa 1994 (riedito nel 1999); La Via Vandelli: strada ducale del Settecento da Modena a Massa*, Modena 2001.

¹⁶ Cfr., per una rassegna degli studi, Rombai, Sterpos e la rivoluzione stradale, pp. 107-118.

¹⁷ A lavori ultimati, fu servita dalle poste di Fontebuona, Cafaggiolo, Montecarelli, Covigliaio, Filigare, Loiano e Pianoro e dalle dogane di Futa, Pietramala e Le Filigare.

strada Signa-Barberino per il valico delle Croci di Calenzano¹⁸.

L'edificazione della terza transappenninica, la Pistoia-Modena, rispose anche all'esigenza politico-militare degli Asburgo di avere una direttrice che collegasse con sicurezza, fino al terminale marittimo di Livorno, i territori di Vienna-Milano con quelli degli Stati "di famiglia", cioè Ducato di Modena e Granducato¹⁹; a questa strategia asburgica dovette evidentemente uniformarsi anche il giovane Pietro Leopoldo. La vicenda progettuale e costruttiva della via dell'Abetone, con i suoi ponti, poste monumentali e artistiche fontane, che si snoda tra 1758-66 (per la progettazione) e 1766-67 e 1778-79 (per la realizzazione), è stata ricostruita da vari studiosi²⁰.

Sono stati ugualmente messi a fuoco gli effetti della nuova via di comunicazione che, se non arrivò mai ad essere una grande strada commerciale fra il sistema urbano Livorno-Firenze e la Padania, ebbe però esiti di polarizzazione sull'assetto demografico e insediativo (con dilatazione dei vecchi centri, a partire da San Marcello, e nascita di nuove sedi abitate lungostrada, come a Capostrada, Piazza, Cireglio, Le Piastre, La Lima, Sestaione, Pian di Cici, Pianosinatico e Boscolungo-Abetone) e su quello economico della montagna, con il processo espansivo dell'industria siderurgica (con il baricentro produttivo che si spostò lungo di essa, con il potenziamento del polo di Mammiano Basso, la creazione dei nuovi opifici di Sestaione e Cutigliano e il trasferimento della fabbrica dei badili da Pracchia a Piteccio); furono anche gli interessi della granducale Magona del Ferro che reclamavano l'ammmodernamento della via di accesso dagli stabilimenti montani (di Pracchia, San Felice, Maresca, Malconsiglio e Mammiano Basso) a Pistoia e viceversa e la trasformazione delle tante mulattiere dell'area in rotabili, in considerazione dei costi sempre più insostenibili dei trasporti a basto, che spiega l'impegno del governo nell'intera vicenda. Sono altrettanto conosciuti gli effetti espansivi che interessarono l'industria cartaria (che si localizzò per la prima volta, per iniziativa dei Cini, all'inizio del nuovo secolo XIX, lungo i fiumi Lima e Limestre e sulla nuova via) e l'industria del ghiaccio nell'alto corso del fiume Reno, oltre che lo sfruttamento forestale, le lavorazioni a domicilio della protoindustria tessile e della paglia²¹.

Questi effetti polarizzanti si riproposero – in termini quantitativi e qualitativi, anche se con peso diverso da caso a caso – un po' in tutte le grandi infrastrutture di comunicazione aperte o rinnovate sotto i Lorena: da quelle della montagna pesciatina (Pescia-Mammiano) e quelle della val di Reno (strada prima e ferrovia della Porretta poi).

La funzionalità e la bellezza della via Ximeniana è ben documentata fin dalla sua apertura – come dimostrano i giudizi lusinghieri dello stesso granduca Pietro Leopoldo che la percorse a più riprese, o del re di Svezia Gustavo III nel 1783 o di Napoleone Bonaparte nel 1796 –, e il mito resiste anche nel nuovo secolo XIX, come dimostrano il parere di un esperto come Alessandro Manetti²² e la testimonianza del viaggio effettuato nel settembre-ottobre 1838 dallo scrittore Massimo D'Azeglio, seguendo appunto la via Modenese

¹⁸ D. Sterpos, *Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello*, in *Percorsi e valichi dell'Appennino*, pp. 7-22: 16-18.

¹⁹ La realizzazione della strada, infatti, fu decisa dopo lunghe consultazioni tra le corti di Vienna, Modena e Firenze.

²⁰ Ricordo P. Bellucci, *Storia di una strada. I due secoli del valico dell'Abetone*, Abetone 1980; L. Rombai, D. Barsanti, *Leonardo Ximenes: uno scienziato nella Toscana lorenese del Settecento*, Firenze 1987; Recati, Rombai, *Vecchio e nuovo nel territorio pistoiese*, p. 389. Per le caratteristiche e la vicenda di un monumento a corredo della strada, cfr. A. Ottanelli, *La Fontana Ximeniana del Ponte Sestaione. Storia e restauro*, Pontedera 2000.

²¹ Cfr. gli studi editi in *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800, passim*.

²² Rombai, Rombai, *Le antiche strade della Montagna Pistoiese*, pp. 17-18.

che dall'Abetone è detta «migliore» rispetto al tratto appartenente al Ducato di Modena²³.

Negli anni 1782-87 fu costruito anche il primo tratto – da Pontassieve al Ponticino di San Godenzo – della transappenninica di Romagna per il Muraglione, che verrà poi proseguita fino a Forlì nel 1832-36. Contemporaneamente, venne aperta la Pontassieve-Consuma che discenderà nel Casentino e fino ad Arezzo nel 1816-18, con completamento negli anni successivi²⁴.

In età napoleonica furono programmate e avviate le tre nuove transappenniniche del passo della Cisa da Parma, del passo del Cerreto da Reggio Emilia per Aulla e del passo di Bocca Trabaria da Arezzo per Urbino, che però saranno realizzate con lentezza e riprese tra gli anni '20 e '30²⁵.

Negli anni della Restaurazione, l'isolamento in cui versava la Lucchesia – riguardo ai rapporti commerciali con la valle padana²⁶ –, e le continue sollecitazioni avanzate da mercanti e artigiani spiegano la decisione di costruire la transappenninica per la Val Fegana o via postale della Foce a Giovo (conosciuta anche come strada Ducale Lucchese), secondo proposte avanzate già nella seconda metà del XVIII secolo, tese ad adeguare una delle mulattiere che da Fiumalbo e Pievepelago confluivano alla Foce a Giovo, raggiungibile dai Bagni di Lucca²⁷.

Al 1819, quando a Lucca venne decisa la nuova via di Foce a Giovo, *l'unica strada del Ducato, che in virtù del suo allacciamento con la Vandelli [...] dalla metà del Settecento aveva cercato di mettere in comunicazione la Garfagnana con Lucca, era stata la Castelnuovo-Galliciano attraverso il valico di Monteperpoli, utilizzato da antiche mulattiere che mettevano in comunicazione Modena con gli scali tirrenici e con Livorno. La nuova via però non aveva dato i frutti sperati, necessitando di continui arrangiamenti e di modifiche di percorso soprattutto in collina. La sua prosecuzione per Ponte di Calavorno e Borgo a Mozzano risultava molto disagiata, mentre da Borgo a Mozzano e Ponte a Moriano, sulla destra del Serchio, si era ben lungi dal sentire la necessità di una carrozzabile di fondovalle. Sulla sinistra del fiume, a partire dalla metà del Settecento, si era dato invece inizio al miglioramento della Via di Vinchiana verso Bagni di Lucca, per agevolare l'afflusso dei clienti diretti alle terme, con interventi resi difficoltosi e poco duraturi per le frane e le alluvioni, tanto che i cantieri continuarono fino ai primi del secolo successivo²⁸.*

La via Ducale fu finalmente approvata in base all'accordo fra il Ducato borbonico di Lucca e quello estense di Modena, retti da Maria Luisa di Borbone e Francesco IV d'Asburgo Este, stipulato tra il 4 marzo e il 6 settembre 1819 per la cessione a Modena dell'exclave lucchese di Castiglione Garfagnana e per la realizzazione di un collegamento tra Lucca-Bagni di Lucca da una parte e Modena dall'altra (tramite la Ximeniana incontrata nel territorio modenese di Pievepelago) attraverso Tereglio e Fiumalbo, come alternativa alla

²³ M. D'Azeglio, *I miei ricordi*, Firenze 1924, pp. 312-313 e 316.

²⁴ D. Sterpos, *La Barrocciabile Casentinese: un'opera tipica (1786-1840)*, in "L'Universo", LIX, 1979, pp. 779-808.

²⁵ F. Lera, G. Lera, *La Via Ducale detta Modenese da Bagni di Lucca a Foce a Giovo, nel Ducato di Lucca: la sua storia dai documenti d'archivio*, in *La strada ducale di Foce a Giovo*, pp. 13-38: 16.

²⁶ I lucchesi potevano optare, a occidente, per la Vandelli e, ad oriente, per la Ximeniana o per la Bolognese della Futa: in ogni caso, "il viaggio risultava lungo e soggetto a numerosi balzelli per gli attraversamenti del territorio" modenese o granducale (*Ibidem*).

²⁷ A. Mordini, *La via della Foce a Giovo nel Ducato di Modena: la sua storia dai documenti d'archivio*, in *La strada ducale di Foce a Giovo*, pp. 39-62: 55-58.

²⁸ Lera, *La Via Ducale detta Modenese*, p. 15.

stessa Ximeniana nel tratto pistoiese e senza dovere attraversare il territorio granducale.

Dopo il confronto fra i progetti elaborati dai tecnici lucchesi Giuseppe Gianneschi e Giacomo Marracci (con l'ultimo che prevalse)²⁹, la strada di Bagni di Lucca (ove fu collocata la dogana dell'architetto Lorenzo Nottolini) e di Tereglio per la Val Fegana, con fondo a massiciata (rivestita da pietre piatte nei punti più critici) e con quattro ponti per l'attraversamento dei corsi d'acqua e con i luoghi di posta ed ospitalità di Campo Buriano e Ospedaletto, venne iniziata nel settembre 1819 e ultimata nel 1824; essa ricalcava per ampi tratti un'antica mulattiera servita dall'Ospedaletto esistente ai piedi di Foce a Giovo, che si trova a 1674 metri, ciò che ne fa il passo più alto dell'Appennino Tosco-Emiliano.

*La Strada di Foce a Giovo risultò ben tracciata, per pendenze (non superiori all'8% con poche eccezioni in brevi tratti), per larghezza e tipologia del sottofondo con massiciata per quasi tutto lo sviluppo della strada. Tuttavia l'eccessiva altitudine del valico e di un lungo tratto modenese di 6,6 km a quote superiori ai 1600 metri fu fattore gravemente penalizzante³⁰: le difficoltà di percorrenza nei mesi fra autunno e primavera sono state ricostruite da Aurelio Mordini per gli anni '20-'40³¹. Anche Repetti – alla fine degli anni '30 – la definisce *malagevole strada*³².*

I cambiamenti geopolitici, la ripidità e mediocre agibilità invernale del tracciato spiegano la vita effimera di questa arteria: di fatto, con l'annessione al Granducato dello Stato di Lucca (1847), la via fu abbandonata come via di lunga comunicazione e servì solo ai modesti bisogni locali. Per la parte modenese l'arteria, già in condizioni di degrado, il 12 agosto 1856 venne affidata alla comunità di Fiumalbo che fu impossibilitata a garantire i pesanti costi della manutenzione. Scrive Mordini, riguardo all'insuccesso di tale esperienza: *Si pensava nei primi decenni del XIX secolo che l'apertura di una nuova strada carrozzabile con lo sviluppo degli scambi commerciali avrebbe anche favorito processi di antropizzazione della zona [...]. Per la Via della Foce, almeno nel versante modenese [ed anche in quello lucchese]. Non è stato così [...]. Lo stato di abbandono dei manufatti, l'isolamento, la solitudine, le incertezze del buon esito del viaggio finirono per scoraggiare chiunque si accingesse a valicare quel passo appenninico così impervio e arcigno³³.*

All'inizio del principato di Leopoldo II (1824), il territorio appenninico ad est della Futa era ancora impraticabile ai veicoli su ruote. *Dalla strada Bolognese discesi a Pietramala*

²⁹ Anche nel Modenese, entrarono in competizione fra loro diversi progetti prima che venisse prescelto quello dell'ingegnere Giuseppe Manzotti, con inizio dei lavori nel febbraio 1822 e loro conclusione alla fine del 1823, con realizzazione del fondo a massiciata, di cinque ponti in pietra e altri in legno, della dogana di Salaroli e della locanda nel piano del Terzetto (Cfr. Lera, Lera, *La Via Ducale detta Modenese*, pp. 14 e 17-38 per il tratto lucchese, di Mordini, *La via della Foce a Giovo*, pp. 40-47 per il tratto modenese fino alla via Giardini; e di Pellegrini, Pozzi, *La Via di Foce a Giovo*, pp. 65-79 per l'intero percorso).

³⁰ Pellegrini, Pozzi, *La Via di Foce a Giovo*, pp. 80-81.

³¹ Mordini, *La via della Foce a Giovo*, pp. 47-55.

³² E. Repetti, *Dizionario geografico fisico storico della Toscana*, vol. III, Firenze 1839, p. 507.

³³ Mordini, *La via della Foce a Giovo*, pp. 55-59. Oggi, come la Vandelli, la via di Foce a Giovo – asfaltata nel versante toscano fino al rifugio Casentini come SP 56 di Valfegana e per il resto in gran parte sterrata – presenta una sempre crescente frequentazione turistica. Cfr. gli scritti nel citato volume *La strada ducale di Foce a Giovo da Lucca a Modena*, 2006, con i saggi di A. Spaggiari, *I confini meridionali degli Stati Estensi durante la Restaurazione*, pp. 7-11; Lera, Lera, *La Via Ducale detta Modenese*; Mordini, *La via della Foce a Giovo*; Pellegrini, Pozzi, *La Via di Foce a Giovo*; e G. Lera, A. Mordini, M. Pellegrini e F.M. Pozzi, *Dai Bagni di Lucca a Dogana Nuova di Fiumalbo: un'escursione lungo l'antica Strada Ducale di Foce a Giovo*, pp. 85-119. Nel 1851, Leopoldo II, soggiornando ai Bagni di Lucca e in visita al Lucchese da poco annesso, osserva: "esaminai la strada da Tereglio per l'Alpe di Rondinaia a Pieve a Pelago", prima di tornare nella valle della Lima attraverso Boscolungo (*Il governo di famiglia in Toscana, Le memorie del granduca Leopoldo II di Lorena (1824-1859)*, a cura di Franz Pesendorfer, Firenze 1987, p. 396).

e venni, per perigliosi sentieri, a Palazzuolo e Marradi, fermai a Modigliana, toccai Faenza nel Pontificio e, ritornato a Marradi, retrocedei per l'Alpe di Casaglia e la Madonna dei Tre Fiumi [cioè usando la via Faentina]. Erano valli anguste divise dai contrafforti taglienti dell'alto Appennino³⁴. Più in generale, nel 1827, parve chiara al granduca l'inadeguatezza di tutte le vie per la Padania e l'Adriatico ad eccezione della Ximeniana e della Bolognese, e quindi i pensieri di realizzare due nuove strade rotabili; la bolognese della Porretta e la romagnola del Muraglione.

S'incontravano non pochi dei carichi gravi tirati con molti cavalli, muli e bovi per le vie della montagna di Bologna, unica allora ad essere utilizzata insieme con la Pistoia-Modena, pur essendo la Bolognese della Futa oltremodo faticosa. L'Appennino di levante era impervio³⁵. Nel 1834, guardando la montagna fra Mugello e Valtiberina con centro la Romagna, risaltava l'impenetrabilità del traffico rotabile: qualche via per le some difficile e perigliosa, varcava l'Appennino per condurre in Romagna. Era impossibile, ai singoli e non ricchi paesi locati in questa valle, costruire strada rotabile per sopra il monte a cagion della spesa, e non era ragione sufficiente che la generalità dello Stato ne assumesse la costruzione ove pochi abitatori [...]. Una poteva farsi a spesa comune se avesse le condizioni di strada provinciale: da lì, la decisione di continuare la via del Muraglione che si arrestava al Ponticino di San Godenzo³⁶.

La via della Cisa tra Parma e Pontremoli, in effetti, fu avviata in età napoleonica. Concepita in funzione degli interessi politico-militari ed economici che Granducato e Ducato di Parma vantavano sulla Lunigiana e sulla costa del fiume Magra, i lavori ripresero nel 1828 anche nel territorio di Aulla e si conclusero alla vigilia dell'Unità (1859). Anche la Reggio Emilia-Aulla per il Cerreto, iniziata negli anni della Restaurazione, venne ultimata nel 1859.

Tra fine 1838-inizio 1841, Leopoldo II – riflettendo che il Pontremolese sarebbe passato a Parma dopo l'annessione di Lucca al Granducato– sottolinea l'importanza della strada della Cisa, che da Parma a Pontremoli era fatta fino dai tempi di Napoleone il Grande; da Pontremoli, il prolungarla inverso il mare era cosa da convenirne facilmente con Modena³⁷. Ma già nel 1835, dopo il terremoto che nei primi mesi dell'anno aveva devastato il paese di Uglianaldo, il granduca aveva annotato che si dava esecuzione al decretato compimento della strada, da dove ha termine quella della Cisa fino alla lama dell'Aulla: così si dava mezzo di guadagno ai miseri braccianti e consolava quelle buone e amoroze province di un migliore avvenire, e nei facilitati commerci fra Lombardia ed il mare si assicurava una stabile risorsa. E, infatti, nell'autunno dello stesso anno, di ritorno da Vienna e Torino, percorse, da Parma, proprio la via della Cisa, visitando Pontremoli, Bagnone, Fivizzano e Pietrasanta³⁸. Ancora: nell'estate 1826, scrive che il duca di Modena doveva avere in forza di trattato strada che varcasse l'Appennino a Sassalbo e scendesse a Fivizzano, di là nei domini estensi di Massa e Carrara alla marina³⁹; e, nell'estate 1835, descrive la valle di Comano, che giace nel mezzo fra due vie, quella che per la Cisa scende da Parma a Pontremoli, e l'altra per Sassalbo da Reggio [Emilia] a Fivizzano⁴⁰. Ancora: nell'estate 1852, ricorda la linea per una strada, chiesta dal duca di Modena per i monti

³⁴ Ivi, p. 74.

³⁵ Ivi, pp. 93-94.

³⁶ Ivi, pp. 175-176.

³⁷ Ivi, pp. 230-231.

³⁸ Ivi, pp. 179 e 319.

³⁹ Ivi, pp. 89-90.

⁴⁰ Ivi, p. 188.

della Petrosiana⁴¹.

Dopo gli studi progettuali degli anni di Pietro Leopoldo, il primo tratto della transappenninica più orientale da Arezzo per Urbino – ovvero Arezzo-Sansepolcro – era stato avviato dai francesi nel 1808 e completato negli anni della Restaurazione. Il proseguimento più propriamente montano fu realizzato nel 1828-39.

La Faentina Firenze-Faenza per Borgo San Lorenzo e la Colla di Casaglia venne resa rotabile – dopo i primi lavori avviati nel 1816, nell'anno più tragico della crisi economica e sanitaria della Restaurazione – negli anni '30 e '40, insieme alla vecchia Bolognese di Scarperia-Firenzuola per il Giogo⁴².

La strada Porrettana fra Pistoia e Bologna per il passo della Collina venne costruita in due periodi: fra 1816 e 1843, il tratto bolognese, e fra 1842 e 1847, quello pistoiese detto cortigianamente Leopolda. Ma fin dalla seconda metà del XVIII secolo erano stati elaborati progetti per la legazione pontificia di Bologna, tesi a migliorare le mulattiere che nell'area appenninica assecondavano per lo più i crinali. Venne preferita l'innovazione dell'ingegnere Giovan Battista Martinetti che si snodava nel fondovalle del Reno – oltrepassando il fiume ben otto volte mediante arditi ponti nei punti più soggetti agli eventi alluvionali e alle frane –, e quindi si poneva al servizio dei bisogni commerciali dell'intera vallata. Il progetto Martinetti venne approvato dal Consiglio del Dipartimento nel 1812, ma i lavori furono avviati tra Sasso e Porretta solo con la Restaurazione, anche per alleviare gli effetti della grave crisi economica in atto.

Già nel 1827, scontento della via Bolognese della Futa, ritenuta oltremodo faticosa, Leopoldo II affermava che la linea della Porretta da Pistoia a Bologna è migliore dell'antica Bolognese che son una salita sola da Pistoia, sviluppandosi nella valle dell'Ombrone pistoiese, e giovandosi di girare intorno al poggio avanzato di Spedaletto si proviene alla sella, la discesa verso tramontana lungo il Reno è facile; alla Porretta si è già sul piano ubertoso della Lombardia [...]. Manetti fu mandato ad esaminare la linea della Porretta e riportò che la linea era buona, da Porretta a Bologna carreggiabile già⁴³. E ancora nel 1835, scrive: avevo esaminato la valle dell'Alimentra e quella del Reno nella speranza che si facesse la via della Porretta da Pistoia a Bologna⁴⁴. La realizzazione della strada fu approvata nel 1838, tra scene di entusiasmo popolare a Pistoia: tra 1842 e 1849 venne costruita privatamente – come percorso a pedaggio – da una società formata dai più noti possidenti pistoiesi, che però non ottennero i vantaggi finanziari sperati, per la poca rilevanza del traffico commerciale che la interessò.

Come in tutti gli altri casi, l'ultimazione della Porrettana comportò l'adeguamento al traffico rotabile, nei due versanti, di tante vie mulattiere comunali. Nel Bolognese è il caso della strada di Surrogazione o del Faggiuolo fra Borgo Panigale e Casalecchio per Castel-debole (1848); della via Bologna-Castiglione attraverso Paderno, Badolo, Sasso, Leona, Lagaro e Crede, ultimata nel 1881; e della via Porretta-Fanano per Lizzano (1878-1901)⁴⁵.

Di rilievo è anche la costruzione della strada che congiunge Pescia e il Pesciatino con la montagna pistoiese e con la modenese nell'area di San Marcello, ossia la traversa Vel-

⁴¹ Ivi, p. 398.

⁴² D. Sterpos, *La "soluzione Faentina" per le comunicazioni fra Firenze e la Romagna toscana: dalle prime proposte settecentesche alla creazione della rotabile*, in "Studi Romagnoli", XXXII, 1981, pp. 89-103.

⁴³ Il governo di famiglia in Toscana, p. 94.

⁴⁴ Ivi, p. 186.

⁴⁵ G. Bortolotti, *La Strada di Porretta: saggio di storia della viabilità*, Bologna 1954; R. Zagnoni, *Il primo progetto della strada di Porretta nel 1792*, in "Il Carrobbio", XII, 1986, pp. 352-363; Recati, Rombai, *Vecchio e nuovo nel territorio pistoiese*, p. 391; P. Turi, *Un documento per la storia della viabilità tra Pistoia e Bologna attraverso la Via Leopolda*, in BSP, LXXV, 1973, pp. 113-123.

lano-Mammiano per Momigno, Prunetta e Piteglio, reclamata dalle popolazioni locali fin dalla seconda metà del XVIII secolo, ma aperta solo nel 1840-48 e ancora da completare nell'estate 1852, quando fu percorsa da Leopoldo II⁴⁶.

È da sottolineare che poche altre strade transappenniniche furono costruite nella seconda metà del XIX: trattasi delle vie di Licciana Nardi e del Lagastrello in Lunigiana fra Aulla e Parma per Licciana-Varano (realizzata negli anni '60 e dichiarata provinciale nel 1867); della val di Reno collegante la Porrettana e la Ximeniana-Modenese tra Ponte alla Venturina, Pracchia e Pontepetri (costruita nel 1878-81); di Castiglion dei Pepoli per Prato e le valli di Setta e Bisenzio tramite il valico di Montepiano (costruita tra gli anni '60 e '80); delle vie adriatiche dei Mandrioli tra Bagno di Romagna e Bibbiena in Casentino (aperta nel 1879) e di Montecoronaro o di Verghereto tra Bagno di Romagna e Pieve Santo Stefano nell'alta Valtiberina (costruita fra 1881 e Grande Guerra)⁴⁷.

⁴⁶ *Il governo di famiglia in Toscana*, pp. 229, 398; e Recati, Rombai, *Vecchio e nuovo nel territorio pistoiese*, p. 391.

⁴⁷ A. Borgi, *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo*, Firenze 1977.