STORIA ECONOMICA

ANNO VII (2004) - n. 2-3

Edizioni Scientifiche Italiane

SOMMARIO

ANNO VII (2004) - n. 2-3

ARTICOLI E RICERCHE

F. Bof, *L'Ente di zona di Udine e le casse rurali ed artigiane del Friuli nell'economia di guerra (1940-43)* pag. 225

D. Ciccolella, *«Un genere pressocché necessario». Consumo, politica e industria dello zucchero nel Regno di Napoli in età rivoluzionaria e napoleonica* » 263

F. Dandolo, *L'associazionismo industriale a Napoli dalle origini alla vigilia della seconda guerra mondiale* » 315

L. De Matteo, *Gli sviluppi del sistema creditizio nello Stato pontificio e il declino del Banco di Santo Spirito nell'Ottocento* » 369

A. Lepore, *Il porto di Cadice dal XVI al XIX secolo* » 405

P. Quercia, *Caratteri del mercato assicurativo maiorchino a metà Cinquecento* » 475

M.P. Zanoboni, *I Da Gerenzano «ricamatori ducali» alla Corte Sforzesca* » 495

STORICI E STORIOGRAFIA

L. De Matteo, *Una riflessione sulla figura e l'opera di Luigi De Rosa* » 547

A. Clemente, *Consumi e domanda tra XVIII e XX secolo. Acquisizioni e tendenze della storiografia economica italiana* » 555

L. De Matteo, *Il colonialismo nell'età della Sinistra Storica. Politica coloniale, sviluppo economico ed emigrazione tra storiografia e storiografia economica* » 581

A. Di Biasio, *Le strade nella storiografia dell'Italia moderna (secoli XVI-XIX)* » 599

RECENSIONI E SCHEDE

David D. Friedman, *L'ordine del diritto. Perché l'analisi economica può servire al diritto* (D. Manetti) » 661

G. Becattini, *Per un capitalismo dal volto umano. Critica dell'economia apolitica* (G. Farese) » 663

T. Wahnbaeck, *Luxury and public happiness. Political economy in the Italian Enlightenment* (A. Clemente) » 668

G. Bruno, *Risorse per lo sviluppo. L'industria elettrica meridionale dagli esordi alla nazionalizzazione* (F. Dandolo) » 671

E. Ritrovato, *Il commercio estero in Terra di Bari dall'Unità alla Grande Guerra* (M. Comei) » 676

F. Dandolo, *L'associazionismo industriale a Napoli nel primo dopoguerra. La nascita e i primi sviluppi dell'Unione Regionale Industriale (1917-1922)* (G. Farese) » 679

Aa.Vv., *Le rotte del Mediterraneo. Cento e più libri per orientarsi ad un antico crocevia* (A. Clemente) » 683

O. Ventrone, *Globalizzazione. Breve storia di un'ideologia* (D. Manetti) » 684

G.A. Majone, *La globalizzazione dei mercati: storia, teoria, istituzioni* (D. Manetti) » 685

E. Dal Bosco, *La leggenda della globalizzazione. L'economia mondiale degli anni novanta del Novecento* (D. Manetti) » 686

Indice dell'annata 2004 » 687

LE STRADE NELLA STORIOGRAFIA DELL'ITALIA MODERNA (SECOLI XVI-XIX)

1. *Introduzione*

Le strade sono un aspetto importante del processo di modernizzazione dell'Europa moderna. Su di esse transitano uomini, merci e notizie e, soprattutto, idee. Avvicinano genti e terre, anche lontane, in un contatto che non è solo politico ed economico, ma anche sociale e umano. L'avvento del carro e la sostituzione del trasporto carreggiato al trasporto someggiato nei transiti commerciali, l'adozione sempre più diffusa della carrozza, l'evoluzione delle comunicazioni postali e, soprattutto, il superamento dell'economia di sussistenza e la nascita dell'economia di mercato impongono la ricerca di vie di transito e mezzi di trasporto quanto più facili possibili e quanto meno dispendiosi per lo spostamento, anche su grandi distanze, dei viaggiatori e per la veicolazione dei prodotti destinati al commercio.

Perduta l'antica, solida strada romana, rovinata dal transito di grandi masse di uomini, che in pratica decidono della fine dell'Impero d'Occidente, e dalla conseguente mancanza di manutenzione, le vie di comunicazione diventano itinerari di massima anche alternativi[1]. Con il crollo dell'impero al centro di raccordo politico-militare si sostituisce

[1] Per il Medioevo si veda A.C. QUINTAVALLE, *Le vie del Medioevo. Da Chatobriand a Viollet le Duc, da Ruskin a Hugo fino a Bédier, Porterò, Mâle,* in A.C. QUINTAVALLE (a cura di), *Le vie del Medioevo.* Atti del convegno internazionale di studi, Parma, 28 settembre-1 ottobre 1998, Electa per Centro Studi Medioevali dell'Università di Parma, Milano 2000, pp. 3 sgg., e la bibliografia citata (p. 9 n. 1); R. STOPANI, *Il contributo di Daniele Sterpos allo studio delle vie di grande comunicazione nell'Italia medioevale,* in R. STOPANI-F. VANNI (a cura di), *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia.* Atti del convegno di studi tenuto a Firenze il 16 giugno 1998, Centro Studi Romei, Firenze 1999, pp. 73 sgg. Per il protrarsi della situazione fino al Sette-Ottocento si veda N. OSTUNI, *Le comunicazioni stradali nel Settecento meridionale*, ESI, Napoli 1991, pp. 22 sgg.

il polo di riferimento religioso. Già nel tardo Medioevo le grandi strade sono itinerari naturali, anche alternativi, utilizzati soprattutto dai pellegrini, che affluiscono a Roma, fulcro delle cristianità, nonché ai santuari e ai maggiori luoghi di culto[2].

La necessità inderogabile di garantire domini politici e diritti di conquista da minacce nemiche e la pianificazione di strategie militari anche offensive rendono costantemente incombente l'eventualità di spostare, talora rapidamente, comunque con le minori difficoltà possibili, eserciti e armate, che non sempre possono transitare per gli impervi sentieri naturali, a volte condotti lungo le falde e i crinali delle montagne con pendii impossibili, quando non attraversano fiumi tumultuosi e senza ponti o pianure paludose. L'evoluzione dei parametri che governano la guerra e le innovazioni connesse con la sua stessa architettura concettuale, l'invenzione della polvere da sparo, l'adozione delle artiglierie provviste di ruota inducono, a volte, a cercare transiti alternativi ai tradizionali itinerari inadatti e ostili alla ruota. Ma accade anche, più spesso, che in prossimità delle terre di frontiera proprio preoccupazioni di ordine militare sconsigliano la realizzazione di strade, specie proiettate all'esterno, e l'attivazione di una rete viaria funzionale, che faciliterebbe l'afflusso eventuale di eserciti nemici. L'isolamento appare, allora, spesso ancora nel Settecento e nell'Ottocento, come una garanzia di sicurezza. Si tratta di un'osservazione che torna spesso nei contemporanei[3].

[2] SZABÒ THOMAS, *Comuni e politica stradale in Toscana e in Italia nel Medioevo,* Clueb, Bologna 2000; J. PLESNER, «*La rivoluzione stradale del Ducento*», universitetforlaget I Aarhus Einar munksgaard, Kobenhavn 1938, ristampa Monteoriolo di Papafava, Impruneta 1979.

[3] Del problema voglio dare un esempio che attiene le mie ricerche specifiche, relative alla costruzione di strade nel Regno di Napoli. Ancora negli anni Quaranta dell'Ottocento i lavori già in stato avanzato per la costruzione di una strada di collegamento nelle immediate adiacenze della frontiera del Regno di Napoli con lo Stato pontificio, tra la via di Roma, all'altezza di Formia, allora Mola e Castellone, e la strada di Sora, all'altezza di Aquino e Pontecorvo, che nel progetto generale di Afan De Rivera, il *Piano delle comunicazioni le più convenevoli*, deve portare gli Abruzzi al mare di Gaeta e, comunque, porre in comunicazione i distretti di Sora e di Gaeta e le terre dello stesso distretto di Gaeta al di qua e al di là degli Aurunci, portando Formia alla scafa di Roccaguglielma, oggi Esperia, sul Liri, vengono improvvisamente interrotti e abbandonati nel timore di favorire l'eventuale, rapido spostamento di eserciti nemici, in marcia da Roma a Napoli attraverso le due strade di Roma, rispettivamente per Terracina-Formia e per Frosinone-Ceprano-San Germano, oggi Cassino. Si veda A. DI BIASIO, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale. Gli antichi distretti di Sora e di Gaeta 1800-1860,* («Liris», *Saggi,* 3), Caramanica, Marina di Minturno 1997, specie pp. 161 sgg.

Il controllo delle aree lontane dai centri decisionali per imporre la volontà del sovrano e per conoscere situazioni, problemi, esigenze e necessità delle comunità di periferia impongono l'identificazione di itinerari di collegamento nel tempo sempre più sicuri. La nascita dello stato moderno e il suo successivo consolidamento nell'Europa delle nazioni creano un rapporto tutto nuovo centro-periferia, specie nella particolare accezione del periodo francese, e impongono ancor di più stabili vie di collegamento per il controllo politico, militare e amministrativo delle aree periferiche. Le strade s'irradiano, in tal modo, a raggiera dal centro alla periferia. In Italia la fine degli equilibri della Pace di Lodi, al cadere del Quattrocento, nonostante gli splendori del Rinascimento, apre per i tanti stati in cui è suddivisa la penisola il baratro di un periodo drammaticamente conflittuale e di soggezione e di subalternità nei confronti di potenze straniere. La prospettiva della realizzazione di uno stato nazionale è ancora lontana. Intanto la raggiera delle strade s'irradia dalle capitali dei singoli stati, piccoli e grandi, verso la periferia, senza che i diversi sistemi rispondano al denominatore comune di un collegamento progettuale dettato da una precisa architettura concettuale, per cui sulle grandi distanze la mancanza di ogni coordinamento rende gli itinerari inutilmente più lunghi, difficili e precari. Passi, dogane, balzelli d'ogni tipo e frontiere politiche ostacolano l'attivazione di un'organica rete di comunicazione, coordinata alle prospettive dello sviluppo economico-commerciale e ai rapporti sociali e umani.

Specie nella Val Padana e nell'Italia del Nord-est, ma anche per quel che attiene le comunicazioni lungo il Tevere, dalla foce a Perugia, e l'Arno, da Firenze a Pisa, già agli albori dell'Età moderna e spesso con lasciti ereditari del tardo Medioevo, lungamente alla carenza di strade e alle difficoltà degli itinerari fangosi si supplisce con i trasporti fluviali e con i canali di navigazione, nati in realtà a scopi irrigui e successivamente inseriti nelle reti di trasporto, che costituiscono l'unica alternativa al loro stato di rovina. I corsi d'acqua, però, sono soggetti ai capricci delle intemperie, pur nel quadro di riferimento generale della Val Padana occidentale e orientale, sostanzialmente diverso[4]. I fiumi il più delle volte sono sinonimo di aree palu-

[4] Per un primo approccio ai problemi di questa diversità e al quadro generale della bonifica della Val Padana si vedano, tra i numerosi suoi studi, gli interventi di F. CAZZOLA, *Le bonifiche della Val Padana: un profilo,* in *Le bonifiche in Italia,* Atti del Convegno di Castiglione della Pescaia, 26-27 settembre 1986, «Rivista di Storia dell'Agricoltura», numero monografico *Le bonifiche in Italia,* a. XXVII, 2, 1987, pp.

dose e le aree paludose di queste terre sono spesso tra le più ostili alla vita dell'uomo. Nella Val Padana il Po e i suoi tanti affluenti, provenienti dalle Alpi e dagli Appennini, generalmente sprovvisti di ponti anche nei transiti più importanti, tagliano in lungo e in largo la più estesa pianura italiana. Nelle sue propaggini orientali l'Adige, il Brenta e il Piave non sono da meno, e rendono problematico il viaggio di convogli e passeggeri. Spesso, per attraversarli, bisogna smontare le carrozze. Il problema, ovviamente, diventa più serio, drammatico, per i transiti commerciali, che sono veicolati da muli e carri e si affidano a scafe, chiatte e traghetti di taglio, dimensioni e forme diversi. Ma anche per i porti d'imbarco è una vera tragedia. Spesso le piene spazzano via con le attrezzature portuali le strade di accesso, dando al corso delle acque una nuova configurazione e ridisegnando la fisionomia del territorio. Genova, più che Nizza e Livorno, da una parte, e Venezia e Trieste, dall'altra, monopolizzano il traffico commerciale mediterraneo per il centro Europa.

Gli stessi problemi presentano il viaggio e i trasporti nell'Italia centro-meridionale, dove è proibitivo l'attraversamento degli Appennini per recarsi dal Tirreno all'Adriatico e dove spesso gli itinerari Nord-sud attraversano ugualmente fiumi tumultuosi e senza ponti e aree paludose. Nel territorio pontificio Civitavecchia sul Tirreno e Ancona nell'Adriatico supportano la viabilità interna per l'approdo dei traffici mediterranei, incentivati nel caso di Ancona dalla concessione di franchigia doganale[5]. Nel Mezzogiorno alla mancanza di strade di terra supplisce il cabotaggio. Ma lungo le coste meridionali, in una terra in cui città anche vicine spesso non hanno possibilità alcuna di comunicazione diretta, il pericolo turco e barbaresco, fino all'Ottocento, rende precaria l'integrazione degli itinerari terrestri con le strade di mare in quella rete intermodale che, pure, appare come il più sicuro e, nel complesso, il più economico, se non il solo mezzo di trasporto di merci e viaggiatori[6]. Quali che siano i pericoli dell'aggressività barba-

37 sgg.; IDEM, *Le bonifiche cinquecentesche nella Valle del Po: governare le acque, creare nuova terra,* in A. FIOCCA-D. LAMBERINI-C. MAFFIOLI (a cura di), *Arte e scienza delle acque nel Rinascimento,* Marsilio, Firenze 2003, pp. 15 sgg.

[5] G. SIMONCINI (a cura di), *Sopra i porti di mare,* IV, *Lo Stato pontificio,* Olschki, Firenze 1995.

[6] Per una prima differenza tra rete intermodale, con manipolazione di merci, e rete plurimodale, senza manipolazione di merci, ovvero con i *containers,* si veda A. GIUNTINI-C. PAVESE (a cura di), *Reti mobilità trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione,* Prefazione di Michéle Merger, «Storia della Società, dell'Economia e delle Istituzioni», 16, Franco Angeli, Milano 2004. Per la differenza

resca, ancora nel periodo spagnolo la via del mare lungo la costa è la sola percorribile. La mancanza di un asse privilegiato nel quale convogliare efficacemente via terra il commercio su Napoli disarticola a lungo i traffici internazionali direttamente dal Tirreno verso la Provenza, Marsiglia e Barcellona e dalle coste pugliesi e ioniche verso Ragusa, Venezia, Trieste e il Levante[7]. In particolare per le dimensioni del problema relativo ai traffici del Mezzogiorno con Marsiglia ne *Le mappe della storia* di Giarrizzo e Iachello, che si attiene al quadro di un progetto relativo alla costruzione di un generale atlante storico del territorio meridionale, Annastella Carrino e Biagio Salvemini tematizzano efficacemente in carte appositamente realizzate gli itinerari marittimi degli scambi commerciali con l'intero Mezzogiorno e mostrano gli scali costieri intermedi, nei quali approda anche il commercio di lungo corso[8]. Sui rapporti con Ragusa e il Levante, invece, si è soffermato a più riprese Antonio Di Vittorio[9].

con i trasporti medioevali si veda F. MELIS, *I trasporti e le comunicazioni nel Medioevo,* Le Monnier, Firenze 1982. Per il problema, quale si delinea tra Medioevo e Età moderna, si veda *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari,* Introduzione di Carmine Donzelli, Meridiana Libri, Catanzaro 1998, soprattutto i saggi di M. TANGHERONI, *Nel Mezzogiorno medioevale. Goti Longobardi e Bizantini. Arabi, Normanni e Svevi,* pp. 37 sgg:, G. CIRILLO, *I traffici del Regno. Strade e porti nel Mezzogiorno moderno,* pp. 61 sgg.

[7] S. ANSELMI, *Venezia, Ragusa, Ancona tra Cinque e Seicento. Un momento della storia mercantile del medio Adriatico,* Ancona, Deputazione di Storia patria per le Marche, 1972; G. SIMONCINI (a cura di), *Sopra i porti di mare,* II, *Il Regno di Napoli,* Olschki, Firenze 1993.

[8] B. SALVEMINI-A. CARRINO, *Flussi mercantili e spazi meridionali nel Settecento e nel primo Ottocento,* in G. GIARRIZZO-E. IACHELLO (a cura di), *Le mappe della storia. Proposte per una cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna,* Franco Angeli, Milano 2002, pp. 99 sgg. e tavole nn. 74-86. Si veda anche B. SALVEMINI-M.A. VISCEGLIA, *Marsiglia e il Mezzogiorno d'Italia 1710-1846. Flussi commerciali e complementarietà economiche,* «Mélanges de l'École Française de Rome. Italie et Méditerranée», 1991, 1, pp. 103 sgg.; B. SALVEMINI-M.A. VISCEGLIA, *Pour une histoire des rapports économiques entre Marseille et le Sud d'Italie au XVIIIe et au début du XIXe siècle. Flux marchands, articulations territoriales, choix politiques,* «Provence Historique», 1994, 177, pp. 321 sgg. Per più generali notizie sull'atlante storico del Mezzogiorno si veda E. IACHELLO-B. SALVEMINI (a cura di), *Per un atlante storico del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna. Omaggio a Bernard Lepetit,* Liguori, Napoli 1998. Sulla navigazione a vapore nelle Due Sicilie si veda V. GIURA, *Contributo alla storia della navigazione a vapore nel Regno delle Due Sicilie,* in *Fatti e idee di storia economica nei secoli XII-XX, Studi dedicati a Franco Borlandi,* il Mulino, Bologna 1976, pp. 709 sgg.; L. DE MATTEO, *«Noi della Meridionale Italia». Imprese e imprenditori del Mezzogiorno nella crisi dell'unificazione,* ESI, Napoli 2002, pp. 149 sgg.

[9] A. DI VITTORIO, *Un grande nodo postale tra Oriente e Occidente in età mo-*

Seguendo l'itinerario dei viaggiatori che per tutta l'età moderna visitano l'Italia in quello che nel Settecento diventerà il *grand tour* e nell'altro, che un osservatore sempre ben informato come Attilio Brilli chiama *le petit tour,* è possibile percepire concretamente l'immagine dello stato disastroso in cui versano i collegamenti lungo percorsi accidentati da mille ostacoli e difficoltà e da pericoli di ogni sorta sempre in agguato, nei quali il più delle volte ha un peso preponderante la natura stessa del territorio attraversato e che talora sono definibili strade solo con una notevole dose di fantasia. Già l'accesso alla penisola, attraverso i transiti alpini, è particolarmente gravoso. Non solo la via della *Corniche,* tra Nizza e Genova, la strada del Monginevro, il Resia, il Tarvisio, ovvero i transiti meno importanti, sono spesso proibitivi, ma lo stesso Moncenisio, il Col di Tenda, il Grande e Piccolo San Bernardo, il Sempione, il San Bernardino, il passo del Gottardo, lo Spluga, il Brennero e, poi, il Postumia, che sono i più trafficati, presentano grandi difficoltà, specie nella lunga stagione invernale, e rendono assolutamente problematico il collegamento con la Francia, la Svizzera, l'Austria, la Germania e l'Europa centro-settentrionale in genere, per le pendenze esagerate e il tracciato impossibile a superarsi con il cavallo, con la ruota e, talora, anche a piedi, senza mettere concretamente a rischio la vita. Il commercio, nei valichi transitabili, va comunque a dorso di mulo nella stagione opportuna[10]. Anche sulle montagne, in molti casi, prima di avventurarsi nelle salite bisogna smontare le carrozze, trasportate esse stesse a dorso di mulo. I viaggiatori dotano i già rudimentali scarponi con fasce chiodate e procedono, talora, carponi per attutire il rischio dei precipizi. Nella Savoia «propria», scrive Galanti, e siamo nel secondo Settecento, «le strade sono strette» e nel valico delle Alpi, nello stesso mese di agosto, «s'incontra ancora del ghiaccio da sormontare con istento, per cui la gente si mette le grappe di ferro ai piedi e prova

derna: La Repubblica di Ragusa, «Quaderni di Storia Postale», 11, Istituto di Studi Storici Postali, Prato 1988; IDEM, *Il commercio tra il Levante Ottomano e Napoli nel secolo XVIII,* Giannini, Napoli 1979; A. DI VITTORIO (a cura di), *Ragusa e il Mediterraneo,* Cacucci, Bari 1988.

[10] Tra i tanti saggi di Attilio Brilli si veda A. BRILLI, *Il viaggio in Italia,* Silvana Editoriale, Milano 1987; IDEM, *Le «Petit Tour»,* Amilcare Pizzi per Banca Popolare di Milano, Milano 1988; IDEM, *Le città ritrovate. Alla ricerca dello spirito del luogo,* Banca Popolare, Milano 1989; IDEM, *Arte del viaggiare. Il viaggio materiale dal XVI al XIX secolo,* Amilcare Pizzi, Milano 1992; IDEM, *Quando viaggiare era un'arte. Il viaggio del Grand Tour,* Il Mulino, Bologna 2002. Sulle difficoltà incontrate su alcuni di questi passi si sofferma A. MĄCZAK, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna,* Laterza, Bari 2002, pp. 5, 9.

un freddo di crudo verno, tanto più che deve sul monte pernottare una volta»[11]. Nelle discese, poi, superato il valico, i viaggiatori non ricorrono più agli antichi usi di lasciarsi scivolare su pelli d'animali, ma più generalmente si affidano a slitte, frenate dagli scarponi chiodati delle guide, a lettighe e a portantine[12].

Nel complesso, gli itinerari più importanti della viabilità italiana si possono seguire attraverso le guide messe a punto per la posta e per i viaggiatori, sulle quali è ritornato di recente Armando Serra, che a completamento dei suoi studi precedenti approda ad un agile viaggio storico nel *«Monopolio naturale» di autori postali nella produzione di guide italiane d'Europa* attraverso l'analisi delle *Fonti storico-postali fra Cinque e Ottocento*[13].

La ricerca di percorsi più facili e idonei al nuovo quadro politico, economico e sociale che va emergendo nell'età moderna si coniuga progressivamente con la necessità di superare il concetto stesso di strada in quanto sentiero naturalmente percorribile e di modificare il quadro di riferimento con interventi che non riguardano solo la scelta dei percorsi per il transito di merci, viaggiatori, notizie, idee, e anche armate, lungo itinerari meno accidentati ed economicamente più produttivi, ma finalmente la costruzione di tracciati stabili, anche nei loro tronchi più difficili, attraverso terre paludose, corsi d'acqua impetuosi, barriere montuose. In tale contesto, nell'evoluzione della rete dei trasporti non è difficile leggere il riflesso del lungo cammino seguito dalla tecnica e dalla scienza, con le sue alterne fasi di stasi e avanzamento, di continuità e di rottura con il passato. Un mio saggio sulla tecnica applicata nelle costruzioni stradali, nel quadro di una più generale ricerca sulla viabilità dell'Italia napoleonica, *Ingegneri e territorio. La strada europea tra Settecento e Ottocento. L'Italia. Tecnica tecnologia e scienza,* consente un primo approccio al problema, anche per quel che attiene il contesto europeo, nella sua evoluzione dalla strada di Gauthier, a quella di Perronet, di Trésaguet, di Telford e di Mac-

[11] G.M. GALANTI, *Scritti sull'Italia moderna,* a cura di Mirella Mafrici, «Opere di Giuseppe Maria Galanti» – Edizione critica diretta da Augusto Placanica, Di Mauro, Cava de' Tirreni 2003, pp. 148, 167.

[12] A. BRILLI, *Le «Petit Tour»*, p. 43; IDEM, *Viaggio materiale tra XVI e XIX secolo,* pp. 70 sgg.; A. MĄCZAK, *Viaggi e viaggiatori nell'Europa moderna,* p. 10.

[13] A. SERRA, *«Monopolio naturale» di autori postali nella produzione di guide italiane d'Europa, fonti storico-postali fra Cinque e Ottocento,* «Archivio per la Storia Postale. Comunicazioni e Società», a. V, 14-15, giugno-dicembre 2003, pp. 19 sgg.; IDEM, *Corrieri e postieri sull'itinerario Venezia-Roma nel Cinquecento e dopo,* ivi, a. III, 7-9, genn.-dic. 2001, pp. 5 sgg.

Adam[14]. Dopo un intervento di Giuseppina Carla Romby su *La progettazione delle strade tra arte e tecnica*[15], partendo dalla situazione toscana, prima di aprirsi ad assunti più generali nel saggio *La progettazione e la realizzazione delle strade tra arte, tecnica e tecnologia in Toscana Italia ed Europa nel '700 e '800*, sulla questione più volte torna Alberto Riparbelli in alcune importanti ricerche, rimaste isolate nel panorama della letteratura storica italiana[16], fatte salve le incursioni di Sterpos, nel quadro dei suoi interessi più generali, specie nelle ricerche relative alla *Bologna-Firenze,* alla *Firenze-Roma* e alla *Roma-Capua* delle sue *Comunicazioni stradali attraverso i tempi* citate appresso e al saggio *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790.* È il caso di ricordare, però, che dal punto di vista tecnico, per delineare il miglior modo di costruire le strade, nel 1777 l'Accademia dei Georgofili bandisce un concorso «*Sul metodo più facile e di minor dispendio per costruire, risarcire e mantenere tanto in poggio che in pianura le strade di Toscana senza servirsi delle comandate*. Le relazioni che ne seguono, sono analizzate già nel 1953 da quel grande maestro dell'economia agraria della Toscana non solo lo-

[14] A. Di Biasio, *Ingegneri e territorio. La strada europea tra Settecento e Ottocento. L'Italia. Tecnica tecnologia e scienza,* in A. Di Biasio (a cura di), *Strade e vie di comunicazione nell'Italia napoleonica,* numero monografico doppio della «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1-2/2001, pp. 209 sgg. Si veda anche Idem, *La strada napoletana. La cilindratura tra Settecento e Ottocento,* ivi, 2/2003, pp. 101 sgg.; Idem, *La strada napoletana. La larghezza della banda delle ruote,* in *Spazi della borghesia e governo del territorio nell'Italia napoleonica,* Forum Marengo 2002, «RNR», 7-8/2003, pp. 159 sgg.; Idem, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale. Gli antichi distretti di Sora e di Gaeta 1800-1860.*

[15] G.C. Romby, *La progettazione delle strade tra arte e tecnica. Il manoscritto «Dell'architettura delle strade» di Leonardo Ximenes,* in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche,* ESI per Amministrazione Provinciale di Pistoia, Napoli 1990, pp. 93 sgg.

[16] A. Riparbelli, *La progettazione e la realizzazione delle strade tra arte, tecnica e tecnologia in Toscana Italia ed Europa nel '700 e '800,* in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800: viabilità e bonifiche,* pp. 174 sgg.; Idem, *Tecniche e tecnologie applicate alla costruzione delle strade provinciali di Firenze nei secoli XIX e XX,* in L. Rombai (a cura di), *Le strade provinciali di Firenze. Geografia, storia e toponomastica,* Leo Olschki («Provincia di Firenze»), Firenze 1992, I, pp. 117 sgg.; Idem, *Strade e strutture di arredo,* in L. Rombai (a cura di), *La memoria del territorio. Fiesole tra Settecento e Ottocento secondo le geo-iconografie d'epoca,* Amministrazione comunale, Fiesole 1990, pp. 73 sgg.; Idem, *Aspetti tecnici e tecnologici nella costruzione delle strade nell'Età moderna,* in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo. Problemi generali e nuove acquisizioni,* Costa Editore, Bologna 1992, pp. 13 sgg.

renese, che è stato Ildebrando Imberciadori[17]. Per un altro caso specifico, alla conoscenza dei problemi tecnici che presenta l'evoluzione della rete dei trasporti nel Piemonte Sabaudo della prima metà dell'Ottocento, anche in relazione alla contemporanea situazione della rete stradale francese e inglese, contribuisce un originale rapporto sulle opere pubbliche piemontesi presentato dall'ingegner Carlo Bernardo Mosca a conclusione di un viaggio di studi sui lavori pubblici in Europa, specie in Francia e Inghilterra, nel 1834-35, messo a stampa da Laura Guardamagna e Luciano Re[18]. Allo stesso problema, il confronto tra le tecniche di costruzione e di manutenzione delle strade e dei lavori pubblici in genere utilizzate a Napoli e quelle proprie di paesi più avanzati, Francia e Inghilterra soprattutto, è dedicato ampio spazio di un mia più vasta ricerca, *Il Passo del Garigliano nella storia d'Italia,* che utilizza le relazioni inedite di un viaggio di studi europeo compiuto nel 1826 da Luigi Giura, uno dei più impegnati ingegneri dell'Ottocento napoletano. Ed è proprio questo volume a spostare l'attenzione sul cammino difficile, sulla lotta contro il passare del tempo, impietoso nel riproporre i limiti della tradizione, per registrare il processo evolutivo che si riscontra nella tecnica di costruzione dei ponti. Esso segue il lungo cammino dell'uomo per vincere le asperità della natura e superare le impetuose acque del fiume, che spesso travolgono e perdono viaggiatori, soldati, merci e valigia postale nel punto in cui la strada di Roma, l'Appia, attraversa il fiume. In una lotta continua e costantemente serrata contro le sue acque, l'uomo utilizza le pericolose scafe ereditate dal traghetto medioevale, ma progetta in continuazione ponti di legno e in muratura e, poi, ponti di ferro, secondo i ritmi scanditi dai progressi della scienza, in un lungo confronto sempre fallimentare dal tardo Quattrocento alla prima metà dell'Ottocento, quando finalmente la rivoluzione industriale consente di risolvere il problema con la costruzione di un ponte sospeso a catene di ferro[19].

[17] I. IMBERCIADORI, *Campagna toscana del Settecento. Dalla Reggenza alla Restaurazione,* Accademia dei Georgofili, Firenze 1953, pp. 112 sgg.

[18] C.B. MOSCA, *Relazione su alcuni pubblici lavori in Francia ed in Inghilterra visitati negli anni 1834-35 d'ordine di S.M. Carlo Alberto, seguita da un'appendice e da alcuni cenni sulle opere di pubblica utilità nelli Stati Sardi,* a cura di Laura Guardamagna e Luciano Re, Centro Studi Piemontesi, Torino 1998.

[19] A. DI BIASIO, *Il passo del Garigliano nella storia d'Italia. Il ponte di Luigi Giura,* Caramanica, Marina di Minturno 1995.

2. *Il periodo rivoluzionario e l'età napoleonica. Ingegneri, spazio, strade*

Anche per i problemi della storia delle strade dell'Italia moderna si pone la questione della centralità del periodo rivoluzionario e napoleonico. Per lo stimolo delle celebrazioni bicentenarie, negli ultimi tempi è cresciuta l'attenzione degli studiosi verso i problemi dell'età rivoluzionaria e napoleonica. Il punto nodale delle discussioni verte sulla questione «continuità o rottura». Il periodo rivoluzionario e napoleonico esprime il disagio di un incidente traumatico che interrompe la stagione del dispotismo illuminato del Settecento riformatore e ne impedisce l'approdo naturale alla concreta realizzazione dei progetti, oppure è proprio il vento riformatore sospinto dalle armate di Napoleone a innescare i tempi del cambiamento? Le innovazioni strutturali che investono l'economia, la società, il territorio e le istituzioni nell'Italia napoleonica si concretizzano sotto il segno della continuità rispetto alla stagione del movimento riformatore e del dispotismo illuminato oppure si esprimono con i segni di una totale rottura con il passato, di una frattura, per usare un'espressione cara a Carlo Zaghi, un salto di qualità che i principi illuminati non sarebbero mai stati in grado non solo di realizzare, ma neanche di pensare[20]? Non c'è dubbio che i venti del cambiamento vestono di abiti nuovi gli ambiti territoriali, pubblici e privati, con una caratterizzazione che coinvolge le città, le «isole circondate da un mare di terra» di Braudel, e le campagne, il centro e la periferia, che è quanto dire l'intero spazio antropico, per mezzo di interventi di struttura funzionali a una nuova dimensione della stessa vita umana e destinati ad andare ben oltre la breve stagione francese, che l'illuminismo ha già teorizzato nelle sue generali linee progettuali, ma che il dispotismo illuminato non è stato in grado di realizzare, anche per la paura di superare nel cammino del tempo le prerogative dei ceti sociali allora prevalenti, portando *la filosofia in soccorso dei governi,* per usare un'espressione cara al prin-

[20] Per una messa a punto del problema, anche per la bibliografia di riferimento, si veda A. Di Biasio, *Terra di Lavoro. La Repubblica Napoletana del 1799 nelle rievocazioni del Centenario,* in L. Mascilli Migliorini-A. Di Benedetto (a cura di), *Memoria del Novantanove. Storie e immagini della Rivoluzione fra Ottocento e Novecento,* ESI, Napoli 2002, pp. 135 sgg.; Idem, *Carlo Zaghi storico dell'Italia giacobina e napoleonica,* in C. Zaghi, *Napoleone e l'Italia,* a cura di A. Di Biasio e con Introduzione di L. Mascilli Migliorini, La Città del Sole per Istituto Italiano per gli Studi Filosofici, Napoli 2001, pp. 35 sgg.; Idem, *La Repubblica Napoletana del 1799. «Despoti» e «buoni repubblicani»,* «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1/2000, pp. 25 sgg.

cipe dei riformatori napoletani, Gaetano Filangieri, che Galasso fa propria in tempi recenti nel titolo di un'apprezzata raccolta di saggi. Lo spazio della borghesia diventerà d'ora in avanti una categoria di caratterizzazione per le innovazioni imposte dal tempo, consacrate dal crisma della rivoluzione francese nel suo suggello termidoriano e ridisegnate nel laboratorio napoleonico[21]. Il Congresso di Vienna fallisce nel suo obiettivo prioritario di riportare indietro l'orologio della storia e i governi della Restaurazione conservano, anche se talora con vesti nuove, il meglio delle riforme realizzate nel periodo francese, a volte sostanzialmente mantenute negli stessi domini che ritornano o passano sotto il diretto controllo austriaco. I travolgenti anni della rivoluzione e dell'impero liberano concretamente nuove forze e nuove energie sociali, che, finita la parentesi francese, diventa difficile se non impossibile reprimere e ridurre in pristino[22].

Nel quadro generale del periodo francese, Bortolotti e, poi, Brancaccio, evidenziano soprattutto tre novità, facilmente rapportabili alla questione delle strade, l'organizzazione del territorio e della sua maglia amministrativa, la stessa classificazione delle strade e il ruolo e la fisionomia che assumono gli ingegneri dello stato, chiamati ad amministrare concretamente le enormi risorse finanziarie investite nel campo dei lavori pubblici, indubbiamente altra cosa a fronte della scolorita figura dei tecnici del Settecento, anche per l'approccio scientifico con cui affrontano i problemi. Svolge un ruolo propulsore anche la liberalizzazione dell'uso delle diligenze. La questione degli ingegneri si pone innanzi tutto per Milano e il Regno d'Italia, da una parte, e per Napoli, dall'altra, ma anche per il Piemonte, la Toscana e gli antichi Stati romani, i dipartimenti del Tevere e del Trasimeno, quando entrano a far parte dell'Impero francese. Dopo il bel volume di Luigi Blanco[23], che fa da battistrada e apre una stagione proficua di rifles-

[21] Si veda G. GALASSO, *La nuova borghesia, la «monarchia amministrativa» e i governi restaurati,* in N. RAPONI (a cura di), *Dagli stati preunitari d'antico regime all'unificazione,* il Mulino, Bologna 1983, pp. 207 sgg.; IDEM, *Le forme del potere. Classi e gerarchie sociali*, in L. GAMBI (a cura di), *I caratteri originali,* in R. ROMANO-C. VIVANTI (a cura di), *Storia d'Italia*, I, Einaudi, Torino 1972, pp. 514 sgg. Per il volume al quale si fa riferimento si veda G. GALASSO, *La filosofia in soccorso dei governi,* Guida, Napoli 1989.

[22] C. ZAGHI, *Proprietà e classe dirigente nell'Italia giacobina e napoleonica,* «Annuario dell'Istituto Storico Italiano per l'età moderna e contemporanea», XXIII-XXIV, 1971-72, Roma 1975, pp. 105 sgg. Si vedano le considerazioni di A. DI BIASIO, *Carlo Zaghi storico dell'Italia giacobina e napoleonica*, pp. 48 sgg.

[23] L. BLANCO, *Stato e funzionari nella Francia del Settecento. Gli «ingénieurs des*

sioni e nuove ricerche, gli studi sugli ingegneri italiani tra Settecento e Ottocento, sulla loro formazione e sulla loro professione – «sull'intervento dello stato nel processo di professionalizzazione», scrive Blanco –[24] si sono moltiplicati, soprattutto per il periodo napoleonico, quando l'Italia in un modo o nell'altro, ove più ove meno, dovunque, si giova del modello francese[25].

Alla particolare struttura delle istituzioni preposte alla gestione del territorio si somma una seconda novità istituzionale, sicuramente di non minore importanza per gli effetti dirompenti che assume a fronte degli stanchi equilibri tradizionali, la nuova organizzazione del territorio e la nuova configurazione istituzionale, che fanno il paio con la più generale riforma amministrativa. L'organizzazione del territorio in enti intermedi, con una maglia più razionale di fronte al passato, nel rispetto intenzionale dei quadri naturali e nelle linee di un marcato accentramento amministrativo piramidale sul modello francese, illustrato di recente dalle ricerche di Marie-Vic Ozouf Marignier[26], fatta di comuni, che sono la cellula base, e di dipartimenti, circondari e cantoni, a Napoli province, distretti e circondari, dotati di organismi istituzionali consultivi, insediati su base rigidamente censitaria, che danno voce propositiva agli interessi della borghesia fondiaria, si sostituisce alla confusa maglia del passato, fatta di giurisdizioni sovrapposte e non omogenee, amministrative, feudali, fiscali, giudiziarie, militari, ecclesiastiche, etc., facilitando le attività dello stato e suoi legami con le comunità nel quadro di un nuovo rapporto centro-periferia,

Ponts et Chaussées», il Mulino per l'Istituto Storico Italo-Germanico in Trento, Bologna 1991.

[24] L. Blanco, *Introduzione*, in L. Blanco (a cura di), *Amministrazione, formazione e professione: gli ingegneri in Italia tra Settecento e Ottocento*, Atti del Convegno *Ingegneri, pubblica amministrazione e istruzione tecnico-scientifica in Italia dall'età napoleonica all'unificazione nazionale*, Trento, 24-25 novembre 1995, il Mulino per Istituto Storico Italo-Germanico in Trento, Bologna 1995.

[25] J. Petot, *Histoire de l'administraction des Ponts et Chaussées 1599-1815*, Rivière, Paris 1958; A. Picon, *L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851*, Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées, Paris 1992 (con ampia bibliografia). Agli studi di storia dell'ingegneria è dedicata specifica attenzione in un saggio pubblicato nel prossimo numero, a continuazione di questa rassegna.

[26] D. Nordman-M.-V. Ozouf-Marignier-R. Gimeno-A. Laclau, *Atlas de la Révolution Française*, 4, *Le territoire. Réalités et représentations*, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris 1989; D. Nordman-M.-V. Ozouf-Marignier-A. Laclau, *Atlas de la Révolution Française*, 5, *Le territoire. Le limites administratives*, Éditions de l'École des Hautes Études en Sciences Sociales, Paris 1989.

che esalta il centralismo, attraverso la potente figura del Prefetto e dell'Intendente, senza avvilire le forze sociali che si esprimono con le istituzioni di periferia, anche con l'acquisizione di conoscenze capillari attraverso la predisposizione di indagini statistiche a base dipartimentale e provinciale, delle quali la Francia napoleonica è elemento propulsore, come mostrano da ultimo gli studi di Marie Nouelle Bourguet[27]. «Ad ordinamenti eterogenei e particolaristici – scrive Zaghi- sopravvissuti (anche) nelle prime repubbliche democratiche subentra un'organizzazione uniforme e accentratrice»[28]. In questo contesto va inserita la figura dell'ingegnere dipartimentale, che a Milano e a Napoli risponde all'ispettore, rispettivamente tramite con il Consiglio di Acque e Strade e con il Consiglio di Ponti e Strade e con le loro Di-

[27] Si veda da ultimo M.-N. BOURGUET, *Déchiffrer la France. La statistique départementale à l'époque napoléonienne,* Éditions des Archives Contemporaines, Paris 1988; IDEM, *L'inchiesta e il territorio: la statistica dipartimentale nel periodo napoleonico, Statistica del Dipartimento di Montenotte,* a cura di Giovanni Assereto, Comune di Savona, 1994, I, pp. 39 sgg. Si veda anche B. GILLE, *Les sources statistiques de l'histoire de France des enquètes du XVIIe siècle à 1870,* Droz, Genève 1964, pp. 102-116; L. BERGERON (a cura di), *La statistique en France à l'époque napoléonienne*, Centre G. Jacquemyns, Bruxelles 1982; J.-C. PERROT-J. WOLF, *State and statistics in France 1789-1815,* Harwood Academic Publishers, New York 1984.

[28] C. ZAGHI, *L'Italia di Napoleone dalla Cisalpina al Regno*, Utet, Torino 1984, p. 371. Per il Piemonte e la Toscana si vedano i contributi nel recente volume di M.L. STURANI (a cura di), *Dinamiche storiche e problemi attuali della maglia istituzionale in Italia. Saggi di geografia amministrativa,* Edizioni dell'Orso, Alessandria 2001. Per la Toscana si veda anche A. STOPANI, *Le strade del Granducato di Toscana nell'Età napoleonica,* «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1-2/2001, pp. 125 sgg.; per il Regno di Napoli A. SPAGNOLETTI, *Territorio e amministrazione nel Regno di Napoli 1806-1816,* «Meridiana», 1990, pp. 79 sgg.; IDEM, *La costruzione di un nuovo spazio amministrativo: il Mezzogiorno continentale tra il 1799 e il 1816,* in G. GIARRIZZO-E. IACHELLO (a cura di), *Le mappe della storia. Proposta per una cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna,* pp. 91 sgg.; A. DI BIASIO, *Terra di Lavoro olim Campania Felix. Configurazione territoriale e istituzioni amministrative. L'età moderna.Dal Decennio francese all'Unità d'Italia,* in *La nascita della provincia di Terra di Lavoro. Istituzioni e territorio,* Luciano Editore per Archivio di Stato di Caserta, Napoli 1996, pp. 1-128; A. PELLICANO, *Terre e confini del Sud. La dinamica dell'articolazione amministrativa nelle regioni meridionali d'Italia 1861-2001,* Società Geografica Italiana, Roma 2004, pp. 19 sgg.; per la Lombardia si veda M. MERIGGI, *Il Regno Lombardo-Veneto,* Utet, Torino 1987 e la bibliografia citata; E. ROTELLI, *Gli ordinamenti locali della Lombardia preunitaria 1755-1859,* «Archivio Storico Lombardo», CII, 1976, pp. 171 sgg.; C. MOZZARELLI, *Sovrano società e amministrazione locale nella Lombardia teresiana,* il Mulino, Bologna 1983; C. CAPRA, *Il Settecento,* in D. SELLA-C. CAPRA (a cura di), *Il Ducato di Milano dal 1535 al 1796,* Utet, Torino 1984.

rezioni, e a Firenze, a Torino e a Roma con un tecnico del *Bureau des Ponts et Chaussées.*

Nello stesso contesto va inserita la nuova classificazione delle strade, sottratte alle comunità locali, generalmente insolventi rispetto al gravoso compito loro attribuito nel passato, e distinte in imperiali o regie, dipartimentali e comunali, con l'indicazione precisa dei finanziamenti disponibili per la loro costruzione e la loro manutenzione, inseriti nel bilancio degli enti di riferimento, il Tesoro e gli stati discussi dipartimentali e locali, nei quali si rendono disponibili ingenti somme destinate alla loro costruzione e alla loro manutenzione. I provvedimenti determinano dovunque il definitivo superamento della gestione locale, e in particolare del sistema della *corvée* e delle comandate, in favore di generali appalti pubblici gestiti da personale tecnico inquadrato nella pianta organica delle istituzioni degli ingegneri. In tal modo, l'ingegnere dipartimentale, affiancato dalle autorità delle istituzioni locali per i problemi di ordine amministrativo e finanziario, diventa concretamente responsabile della gestione della rete stradale di pertinenza del suo comprensorio, con indagini statistiche preventive, accertamenti geologici, progetti generali e di dettaglio e direzione dei lavori nella fase di realizzazione delle opere, utilizzando ingegneri subordinati e stazionari, in taluni luoghi assunti dagli appaltatori. Nel quadro generale è possibile parlare di una notevole differenza che intercorre tra il sistema degli appalti quale viene praticato a Napoli e a Torino, dove fornitura di materiali e lavori vengono appaltati in un unico corpo, e il sistema vigente a Milano, dove la fornitura di materiali è indipendente dalla realizzazione dei lavori[29].

Infine, gli anni del dominio francese pongono un'altra questione, affatto secondaria nel panorama generale. L'architettura progettuale di collegamento di strade di stati sovrani, anche se vicini, infatti, presenta sempre ostacoli e difficoltà di ordine diverso, politico, ma anche militare ed economico-commerciale. Per il tempo di cui si discute, i confini sono comunque una barriera difficile da superare, anche per quel che attiene le architetture progettuali. Ma anche per quel che attiene

[29] Sui rapporti tra rete stradale e maglia amministrativa si vedano le considerazioni di P. SERENO, *La rete delle comunicazioni,* in *Storia di Torino*, VI; U. LEVRA (a cura di), *La città nel Risorgimento 1798-1864,* Einaudi, Torino 2000, pp. 346 sgg.; IDEM, *La città e il territorio. Ordinamento spaziale dello stato,* in U. LEVRA (a cura di), *Il Piemonte alle soglie del 1848,* Comitato di Torino dell'Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Torino 1999. Per un esempio del modo nuovo di concepire i lavori pubblici si veda come l'ingegner Guglielmo Goury affronta i problemi in Toscana in A. STOPANI, *Le strade del Granducato di Toscana nell'età napoleonica.*

le architetture progettuali il periodo napoleonico consente una nuova considerazione del problema rispetto al passato, giacché per la prima volta tutto il territorio della penisola viene a trovarsi in un modo o nell'altro entro i limiti del dominio francese, con i dipartimenti italici da una parte e con i regni d'Italia e di Napoli, dall'altra. Senza sottovalutare l'importanza del periodo precedente, è un vero terremoto concettuale, che, nonostante il blocco continentale e le ristrettezze del momento dovute alla posizione subordinata che la Francia imperiale attribuisce ai suoi domini italiani, finalizzata alle sue esigenze politiche, economiche e militari, seppur per l'*espace d'un matin* consente finalmente di guardare ai grandi itinerari, oltre i confini degli antichi stati, senza curarsi di ostacoli politici e balzelli, frontiere, «passi» e dogane di ogni tipo, con una considerazione inimmaginabile appena dieci anni prima e, di lì a poco, dissolta nel nulla, questo sì, dalle nebbie della Restaurazione successiva al Congresso di Vienna, che inevitabilmente da questo punto di vista arretra in un ritorno al passato della frantumazione politica, cui è soggetta la penisola nel Settecento e, di nuovo, nella Restaurazione e ancora successivamente, come mostra il saggio di Giulio Guderzo *Politiche economiche e infrastrutture,* del 1992, che accompagna il problema verso l'Unità[30].

Integrando i tracciati della rete viaria enucleabile dal decreto imperiale del 16 dicembre 1811 con gli itinerari desunti dagli altri provvedimenti del Consolato e dell'Impero e con le linee maestre della viabilità, anche progettuale, del Regno d'Italia e del Regno di Napoli, si percepisce con chiarezza la nuova veste del problema delle grandi distanze, la dimensione, le linee direttrici degli itinerari militari e del commercio, l'importanza che assumono di volta in volta i porti dell'alto Tirreno e dell'alto Adriatico, a seconda delle esigenze particolari dell'Impero, il nodo stradale di Torino, che già si evince dal decreto del 18 settembre 1804, la strada maestra attraverso la Val Padana da Torino, da Genova e da Milano a Venezia e a Bologna, gli stessi valichi per comunicare con il cuore e con il Nord dell'Europa, oltre che con la Francia, i grandi itinerari che portano dal Tirreno all'Adriatico. Qui, ancor prima, quando la Toscana entra a far parte dell'Impero di Francia e le Marche sono inglobate nel Regno d'Italia, i decreti imperiali del 4 gennaio 1809 e 23 aprile 1810 fanno giustizia

[30] G. GUDERZO, *Politiche economiche e infrastrutture,* in *L'Italia tra rivoluzione e riforme 1831-1846,* Atti del LVI Congresso di Storia del Risorgimento Italiano, Piacenza 15-18 ottobre 1992, Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Roma 1994, pp. 179 sgg.

di secoli di discussioni e di contrasti tra lo Stato della Chiesa e la Toscana Granducale e ordinano il progetto e la costruzione di una strada di comunicazione tra il Tirreno e l'Adriatico, ovviamente senza curarsi dei problemi e delle esigenze diversi che la Toscana e il Regno d'Italia possano manifestare nella scelta del percorso. Il tracciato della strada ordinata con il primo decreto dovrebbe unire Firenze a Rimini, lungo il corso del Marecchia, che nonostante la disponibilità del finanziamento si manifesterà presto di difficile realizzazione, come attesta un saggio di Bertini e Potito su *La viabilità in Val Marecchia ai tempi di Napoleone,* introduttivo di una serie interessante di documenti, tra i quali un «Indirizzo» *A sua Maestà Imperiale e Reale Napoleone I il Grande in elogio e dimostrativo del suo provvidissimo e ben ragionato Decreto di riaprire e rendere praticabile l'antica strada di Rimino alla Pescara,* che analizza il problema del collegamento Toscana-Marche-Adriatico in prospettiva storica[31]. Il fallimento delle iniziative connesse con il decreto 4 gennaio 1809 apre le porte al successivo decreto dell'aprile 1810, relativo a una strada dal Tirreno all'Adriatico, da Livorno per Arezzo e Borgo San Sepolcro e attraverso la valle del Metauro e Fano ad Ancona, per la quale il progetto è affidato all'ingegner Rambaldo e, dopo la sua morte, all'ispettore generale Tadini. La caduta di Napoleone pone fine al progetto, che intendeva portare la Parigi-Roma-Napoli al porto di Ancona e alla fiera di Senigallia per esigenze militari, innanzitutto, e per favorire il commercio con i territori balcani[32].

Il Decreto imperiale del 16 dicembre 1811 in realtà costruisce una rete funzionale alla centralità di Parigi nel quadro dei domini imperiali, affidata a 14 strade imperiali di prima classe, a raggiera dalla capitale verso la periferia dell'Impero, tre delle quali riguardano l'Italia e conducono per il Sempione e per il Moncenisio-Torino, a Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli e per Nizza-Genova a Firenze. Trenta strade dipartimentali completano il quadro con la creazione di nuovi

[31] M.A. Bertini-A. Potito, *La viabilità in Val Marecchia ai tempi di Napoleone,* Bruno Ghigi, Rimini 1984.

[32] Per l'importanza del nodo di Torino e la viabilità piemontese che si evince dal Decreto 18 stettembre 1804 si veda E. Bassi, *Le strade in Piemonte in epoca napoleonica,* «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1-2, 2001, p. 117. Si veda, anche per altri progetti del periodo, relativi alla strada dei due mari, G. Piccinini, *La via della Guinza,* Marsilio Editori, Venezia 1989, pp. 24 sgg.; G. Crescentini-Anderlini, *La costruzione della strada di Bocca Trabaria in una memoria dell'Accademia agraria di Pesaro,* in *Le strade delle Marche. Il problema nel tempo,* Deputazione di Storia Patria per le Marche, Ancona 1989, II, pp. 1076 sgg.

itinerari, anche alternativi, l'unione di quelli esistenti e la comunicazione del Tirreno con l'Adriatico, il collegamento di Milano, Torino e Genova con Bologna e Venezia, il collegamento litoraneo Nizza-Genova, la Genova-Milano, il ripristino di strade antiche, come l'Aurelia, da Genova a Civitavecchia a Roma, la Popilia, da Rimini a Venezia, attraverso Ravenna, Ferrara e Padova, lungo un itinerario che anticamente portava ad Aquileia, la Cassia, la Flaminia e l'Emilia, nonché la cosiddetta *Via latina*, da Roma a Napoli per Frosinone e S. Germano, oggi Cassino, alternativa all'Appia[33]. Per il Regno d'Italia è evidente l'importanza della Via Maestra d'Italia Pontebba-Peschiera, con le sue diramazioni verso il Brennero e il territorio circostante. Nel Regno di Napoli, nelle intenzioni progettuali di Murat, la strada della Puglia consente di raggiungere Taranto, considerata dai francesi la Porta per l'Oriente, per le Isole Ionie, per l'Egitto, e la strada degli Abruzzi deve unire Cittaducale-Rieti, sulla Perugia-Roma, e Pescara, sul litorale adriatico, a Napoli, non diversamente dalla strada di Campobasso, progettualmente portata a Larino.La strada delle Calabrie, infine, si ripromette di raggiungere un territorio in quel momento quasi di privilegio dal punto di vista militare, perché sottopone a un controllo ravvicinato gli inglesi che occupano la Sicilia.

3. *Strade e territorio*

Per quel che attiene la storiografia sulle strade italiane in età moderna, trenta anni fa, nel 1973, Alberto Caracciolo evidenziava la carenza di una sintesi complessiva sulla storia della viabilità italiana tra Settecento e Ottocento, «una bella indagine che riuscisse a mettere insieme le sparse notizie che si possiedono al riguardo, facendo una storia completa dell'accelerarsi e dell'infittirsi delle comunicazioni regolari in Italia lungo il XVIII secolo e di lì nel cuore del XIX»[34].

Dieci anni appresso Lando Bortolotti esprimeva lo stesso concetto, sottolineando, in un saggio felice per la complessità della sua archi-

[33] L'elenco delle trenta strade dipartimentali, da «Le Moniteur Universel», 355, 21 dicembre 1811, è riprodotto in L. BORTOLOTTI, *Viabilità e sistemi infrastrutturali,* in *Storia d'Italia*, a cura di R. Romano e C. Vivanti, Annali, 8, *Insediamenti e territorio*, a cura di C. De Seta, Einaudi, Torino 1985, pp. 304-05, dove è pure una cartina stradale appositamente elaborata dall'autore.

[34] A. CARACCIOLO, *La storia economica,* in *Storia d'Italia,* a cura di R. Romano e C. Vivanti, III, Einaudi, Torino 1973, p. 525.

tettura e per l'uso intelligente delle informazioni disponibili, l'impossibilità di delineare una sintesi generale delle «linee fondamentali» del reticolato stradale a decorrere dal Settecento, «anche perché – scriveva- gli studi specifici sulla viabilità sono estremamente scarsi, a parte il caso piemontese e qualche recente limitato apporto per l'Italia centrale e meridionale»[35]. Grosse opere di sintesi, aggiunge Bortolotti in un saggio pubblicato in una miscellanea di tempi recenti, mancano anche per la complessità del problema e per le difficoltà incontrate dallo «storico che si occupa delle strade», che «non coltiva una disciplina a sé» e «dovrebbe essere in grado di riferire correttamente l'evoluzione dei sistemi di trasporto alle vicende politiche»[36].

È il caso di ricordare, però, che fino agli inizi degli anni Settanta gli studiosi non hanno trascurato solo le strade, ma hanno completamente espunto dai loro orizzonti di ricerca l'intera dimensione del territorio. Piero Bevilacqua evidenzia le conseguenze negative della «esclusione dalla storia non solo e non tanto delle forze cieche della natura, quando anche del ruolo diretto che la struttura del territorio, le condizioni dell'ambiente, la disponibilità di risorse, le dimensioni dello spazio hanno giocato nella vita dei grandi aggregati umani»[37]. È

[35] L. BORTOLOTTI, *Viabilità e sistemi infrastrutturali,* p. 132.

[36] L. BORTOLOTTI, *Sulla storia recente della viabilità in Italia,* in A. GIUNTINI-C. PAVESE (a cura di), *Reti mobilità trasporti. Il sistema italiano tra prospettiva storica e innovazione,* p. 176.

[37] P. BEVILACQUA, *Catastrofi continuità rotture nella storia del Mezzogiorno,* «Il Laboratorio Politico», 5-6, 1981, pp. 177 sgg., ora col titolo *La natura imprevedibile e l'umana imprevidenza. Terremoti e diboscamenti,* in IDEM, *Tra natura e storia. Ambiente economia e risorse in Italia,* Donzelli Editore, Roma 1996, 2000, pp. 73 sgg. (Si veda pp. 78-79). Scrive ancora Bevilacqua: «Lo spazio e il suo uso, nonché il suo controllo, erano dunque assai spesso condizionati, quando non dominati, dal territorio e dai suoi incontrollabili eventi: vicende che erano anch'esse, ovviamente, non soltanto naturali, ma anche storiche. E così il tempo, la velocità dei trasporti, della circolazione delle merci, del denaro, degli scambi fra gli uomini, il tempo del mercato come delle idee, aveva un ritmo scandito dalle possibilità materiali e tecniche consentite da quegli spazi Com'è noto, eventi e dinamiche ambientali di tal natura – parla in particolare dei terremoti e delle frane- sono stati lungamente espunti dai "fatti" della ricostruzione storica. Ad essi non è stata neppure attribuita un'esigua parte del rilievo normalmente assegnato, nel condizionare la vita della collettività, a battaglie, successioni dinastiche, mutamenti di governi, biografie di uomini illustri. E ciò spesso a dispetto dello spessore assunto da tali fenomeni nelle memorie locali e per tanti aspetti nella stessa tradizione di studi sull'Italia meridionale. Per alcuni versi, dunque, l'esclusione di questo strano *évenement* che è il terremoto dalla ricerca storica, rientra nella più generale rimozione della dimensione territoriale che la storiografia italiana ha consumato fino a poco tempo fa. È ovvio constatare che dietro tale rimozione operano alcuni caratteri peculiari della nostra cultura, non soltanto sto-

un fatto che la ricerca di Bruno Vecchio, che apre una proficua stagione di studi intorno alla storia forestale italiana, risale al 1974[38] e che gli atti del convegno di Castiglione della Pescaia del 26-27 settembre 1986 fanno risalire a tempi successivi all'intervento di Caracciolo un salto di qualità nell'interesse degli studiosi per la storia delle bonifiche[39].

Sono passati trenta anni dal quel primo giudizio negativo di Alberto Caracciolo intorno alla letteratura storica sulle strade e oggi gli studiosi s'interrogano per capire se sussistano ancora le ragioni che hanno indotto Caracciolo a formularlo, o se invece i tempi non siano maturi perché quel giudizio possa essere rivisitato e rivisto, nonostante il diverso avviso ancora manifestato da Bortolotti. E il giudizio ovviamente non può essere quello di trenta anni fa. Certo, manca ancora la «bella sintesi» auspicata da Caracciolo e Bortolotti, resa difficile anche dalla differente caratterizzazione politica, economica e istituzionale e dalla diversa configurazione territoriale degli antichi stati italiani, ma gli studi settoriali e locali, come quelli relativi alla storia di singole strade, sono ormai numerosi.

Fino agli inizi degli anni Settanta lo studioso interessato a inserire il problema dei trasporti in prospettiva storica nel quadro dei propri interessi scientifici aveva a disposizione alcuni validi punti di riferimento, innanzitutto nell'opera di Franco Borlandi, uno studio di grande respiro, che ancora regge il confronto con il tempo, ma che era stato pubblicato quaranta anni prima, nel 1932[40], e poi le ricerche di Giulio Guderzo per il Piemonte[41], di Giuliano Friz per lo Stato della

riografica. Ma non costituisce un dato di mera curiosità ricordare come l'esclusione delle dinamiche ambientali dalle vicende della storia sia stata di solito coperta e giustificata da motivazioni antideterministiche».

[38] B. VECCHIO, *Il bosco negli scrittori italiani del Settecento e dell'età napoleonica,* Einaudi, Torino 1974. Per i successivi sviluppi delle ricerche intorno alla storia forestale italiana si veda A. DI BIASIO, *Politica e amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento,* ESI, Napoli 2004, pp. 110 sgg.

[39] *Le bonifiche in Italia,* Atti del convegno di Castiglione della Pescaia, 26-27 settembre 1976, «Rivista di Storia dell'Agricoltura», XXVII, 2, 1987, pp. 33 sgg. Per la storiografia relativa alla storia delle bonifiche si veda A. DI BIASIO, *Politica e amministrazione del territorio del Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento,* pp. 213 sgg.

[40] F. BORLANDI, *Il problema delle comunicazioni nel secolo XVIII nei suoi rapporti con il Risorgimento italiano,* «Facoltà di Scienze Politiche», Treves Tuminelli Treccani, Pavia 1932.

[41] G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta,* Museo Nazionale del Risorgimento, Torino 1961.

Chiesa[42] e Daniele Sterpos per la Toscana e non solo[43], non molto, però, in considerazione della vastità, della complessità e dell'importanza del problema, senza contare che vaste aree e interi stati apparivano privi di un qualsiasi punto di riferimento, sprovvisti anche di una minima ricerca settoriale o intorno ad aree più ristrette, benché a dire il vero, alla viabilità piemontese, e anche toscana e pontificia, come vedremo, e ai valichi alpini fossero stati dedicati in tempi precedenti alcune ricerche di notevole interesse.

Gli studi di Daniele Sterpos esigono un'attenzione particolare. Sui suoi saggi relativi alla storia della viabilità toscana mi soffermerò dopo. Qui si rendono necessarie alcune riflessioni sulle ricerca di caratterizzazione generale, a incominciare dai cinque volumi relativi alle *Comunicazioni stradali attraverso i tempi*, pubblicati tra il 1959 e il 1967 dalla Società Autostrade, della quale l'autore era dipendente come dirigente dell'ufficio pubbliche relazioni, in occasione dell'inaugurazione dei diversi tronchi dell'Autostrada del Sole. Nel quadro delle osservazioni di Bortolotti, si può discutere la questione dei valichi alpini più importanti e anche l'assunto di massima che vuole l'itinerario Bologna-Roma per Firenze e Siena, trascurando l'importanza dell'itinerario Emilia-Flaminia, ma l'originalità e l'importanza del contributo dato da Sterpos alla conoscenza complessiva dei problemi della viabilità italiana in prospettiva storica è un dato di fatto. Qui, però, preme sottolineare soprattutto la differenza tra i primi due volumi, relativi alla Milano-Bologna e alla Capua-Napoli, e i tre successivi, relativi alla Bologna-Firenze, Firenze-Roma e Roma-Capua, anche più ponderosi, nei quali l'autore raggiunge piena maturità scientifica per approccio metodologico e informazione archivistica e bibliografica, e la storia delle strade si fa storia delle istituzioni, della tecnica, della scienza, del territorio in genere, con aperture verso un'architettura multidisciplinare, che fa di essa una storia generale vista da un osservatorio particolare, non più la storia di itinerari in cui transitano eserciti e armate, principi, papi, re e imperatori, sui quali si combattono battaglie sanguinose e si firmano trattati di pace, ma la ricostruzione delle più generali vicende politiche, sociali ed economiche dei territori che attraversano e dei problemi delle popolazioni che vivono su di essi. Con

[42] G. Friz, *Le strade dello Stato Pontificio nel XIX secolo,* «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», s. I, vol. XVI, fasc. I, Roma 1967.

[43] La *Bibliografia di Daniele Sterpos,* a cura di Fabrizio Vanni, sta negli Atti del convegno organizzato in suo onore il 6 dicembre 1998. Cfr. R. Stopani-F. Vanni (a cura di), *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*, pp. 207 sgg.

un approccio originale, itinerante tra passato e presente, funzionale a una considerazione sincronica e diacronica delle problematiche, Sterpos scava in lungo e in largo nella storia della viabilità italiana in età antica, medioevale, moderna e contemporanea, con rara competenza e con una conoscenza del territorio meticolosa, capillare, nel tempo quasi impossibile ad aversi da un singolo studioso, nel quadro dell'insegnamento desumibile dagli studi di Lucien Febvre. La strada diventa in tal modo fattore importante della «strutturazione del territorio» e dei quadri ambientali, secondo il magistero scientifico di Fernand Braudel, il quale sottolinea che «tutte le immagini rievocatrici ed esplicative della vita economica sono immagini di movimento, immagini di strade»[44]. La differenza dei tomi si nota con una particolare evidenza per il Settecento e l'Ottocento, quando più articolata si fa la documentazione disponibile e acquista maggiore consistenza la voce dei viaggiatori, degli uomini delle istituzioni, dei tecnici chiamati a costruire strade stabili con l'applicazione dei parametri della scienza, anche in funzione degli scambi commerciali, benché manifesti difficoltà l'approccio ai problemi dell'economia. Emblematica la questione della Riforma delle strade lombarde di Francesco D'Adda, che nel volume Milano-Bologna seppur con giudizio positivo è liquidata in tre righi, certo riduttivi a fronte del risalto che acquista il problema della viabilità della Toscana lorenese del secondo Settecento.

Con gli inizi degli anni Settanta s'impone anche in Italia una più attenta considerazione per la più generale storia del territorio e dei suoi rapporti con l'uomo, sottratta alle intuizioni dei pionieri. Il segno di una stagione storiografica nuova e di apertura ai problemi del territorio e, in particolare, della viabilità si coglie anche dal successo riscosso con sempre maggiore evidenza dai saggi di taglio generale relativi alla storia dei trasporti diffusi dalla versione italiana di importanti opere straniere, come la einaudiana *Storia economica Cambridge*[45]

[44] L. BORTOLOTTI, *Gli studi di storia della grande viabilità e l'apporto di Daniele Sterpos per il periodo 1860-1940,* in R. STOPANI-F. VANNI (a cura di), *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia,* p. 120. Per l'inciso di Braudel si veda F. BRAUDEL, *Civiltà e imperi del Mediterraneo nell'età di Filippo II,* Einaudi, Torino 1953, I, p. 349. A D. STERPO, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi,* De Agostini per Società Autostrade, Novara 1959-1967 tra le opere di impianto generale dello studioso fiorentino vanno aggiunti i volumi relativi a *I giubilei,* Tipografia Colombo per Società Autostrade, Roma 1975; IDEM, *Dodici grandi a Roma, ivi,* 1971; IDEM, *La strada romana in Italia,* O.P.I. per Società Autostrade, Roma 1970 (tradotto dalla stessa tipografia in francese e in inglese nel 1971).

[45] J.H. PERRY, *Le vie dei trasporti e dei commerci,* in *Storia economica Cambridge,*

e la *Storia della tecnologia* tradotta in Italia da Bollati Boringhieri[46]. Davvero non è una fortuita circostanza, nell'economia generale del discorso, l'organizzazione, proprio nel 1973, di una «Settimana di Studio», da parte dell'Istituto internazionale di storia economica «Francesco Datini» di Prato, dedicata al tema *Trasporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII*[47]. Qualche tempo dopo, nel 1984, nel convegno *Aspetti della vita economica medievale*, tenuto in memoria di Federico Melis, a dieci anni dalla sua scomparsa, una rassegna di Ugo Tucci fa una disamina intelligente dei *Trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV-XVI*, per un periodo importante della storia della penisola, nel momento di passaggio dal Medioevo all'Età moderna[48]. Nello stesso 1984 una vasta schiera di storici dell'economia, maestri di chiara fama e giovani ai primi passi, si dà appuntamento a Modena e a Reggio Emilia in un fondamentale convegno su *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal secolo XII al secolo XX*, non a caso aperto da Gino Barbieri e chiuso da Aldo De Maddalena, che riserva un'apposita sessione al-

IV, *L'espansione economica dell'Europa nel Cinquecento e Seicento*, a cura di E.E. Rich e C.H. Wilson, Edizione italiana a cura di V. Castronovo, Einaudi, Torino 1975, pp. 178 sgg.

[46] S.B. Hamilton, *Edilizia e costruzioni civili;* R.G. Forbes, *Le strade fino al 1900 circa;* R. Pilkington, *I canali;* in C. Singer-E.J. Holmyard-A.R. Hall-T.I. Williams (a cura di), *Storia della tecnologia*, Bollati Boringhieri («Grandi Opere»), Torino 1964, IV, 2, *La rivoluzione industriale.* I volumi sono stati riediti nel 1994 in una nuova veste tipografica («Gli Archi»), da cui si cita. Si veda rispettivamente pp. 452 sgg., 560 sgg., 532 sgg.

[47] A. Mannini Marx (a cura di), *Trasporti e sviluppo economico. Secoli XIII-XVIII*, «Settimane di Studio» dell'Istituto Datini, 5, Le Monnier, Firenze 1986.

[48] U. Tucci, *Trasporti terrestri e marittimi nell'Italia dei secoli XIV-XVI*, in *Aspetti della vita economica medievale, Atti del convegno di studi nel X anniversario della morte di Federico Melis, Firenze-Prato-Pistoia, 10-14 marzo 1984*, pp. 447 sgg. Il saggio è positivamente richiamato da Antonio Di Vittorio in una relazione del 1986 al convegno *La storiografia italiana degli ultimi venti anni*, nella quale sottolinea l'importanza e l'originalità di alcuni studi relativi alla storia della viabilità meridionale, con specifico riferimento alle indagini di Massafra, Ostuni e, naturalmente, De Rosa, e pone l'accento sulla originalità di uno studio di Antonio Serra «dedicato ad una categoria di prestatori d'opera quanto mai indispensabile allo svolgimento dei trasporti terrestri, vale a dire ferrari e vetturini, dei quali egli analizza organizzazione professionale e monopolio corporativo per Roma dal Cinquecento all'Ottocento». Si veda A. Di Vittorio, *La storia economica nel mondo moderno*, in L. De Rosa (a cura di), *La storiografia italiana degli ultimi venti anni*, II, *Età moderna*, Laterza, Bari 1989, pp. 235 sgg. A p. 268 è l'inciso relativo al volume di Serra, per il quale si veda A. Serra, *Ferrari e vetturini a Roma dal Rinascimento all'Ottocento*, Istituto di Studi Romani, Roma 1981.

l'*Organizzazione e costo dei trasporti.* Al di là degli interventi specifici di Giura, Ostuni, Dini, Groppi e Carera, che qui interessano, unitamente alle relazioni di Benigno e Bianchi Tonizzi, l'intero convegno proietta il problema dei trasporti e delle strade in una dimensione, che, come è ovvio, vista la sua caratterizzazione, guarda più all'economia che al territorio e alla società, in un tempo in cui gli studi sul territorio accusano ancora cospicui ritardi, e cerca un punto di riferimento nel problema dei prezzi e dei loro equilibri, nel costo dei trasporti e nei rapporti tra luoghi di produzione e luoghi di consumo[49]. Sempre nel 1984 il *Piano generale dei trasporti* pubblica un *Contributo alla memoria storica. Popolazione tecnologia commercio politica e sistema dei trasporti nell'Italia contemporanea,* nel quale sono soprattutto da vedere i contributi curati da Frangioni, *L'età preindustriale,* Perini, *Il sistema dei trasporti nella storia dell'Italia moderna*, e Giuntini, *L'età contemporanea*[50].

L'attenzione che nel nuovo clima scientifico sollevano i problemi del territorio e della viabilità inducono più di uno studioso a occuparsi della loro storia, per quanto in un quadro più specifico, di cui la meritoria attività dell'Istituto di Studi Storici Postali di Prato, che ovviamente privilegia nella sua attività di ricerca la variegata gamma di questioni connesse con la storia della posta, è solo un esempio[51]. Ma, ormai, a decorrere dalla fine degli anni Ottanta le ricerche di sto-

[49] *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo,* I Convegno Nazionale di Storia del Commercio in Italia, Reggio Emilia-Modena, 6-9 giugno 1984, Analisi per Istituto Formazione Operatori Aziendali («Archivio Storico dell'Industria Italiana – Seminario permanente di studi sul commercio», 1), Bologna 1986. I saggi specifici cui mi riferisco sono di V. GIURA, *Vie di comunicazione e vita economica nel Mezzogiorno in età moderna,* pp. 241 sgg.; B. DINI, *Le vie di comunicazione del territorio fiorentino alla metà del Quattrocento,* pp. 285 sgg.; A. CARERA, *Le vie di un sistema commerciale del secondo Settecento: le terre del Lago di Como,* pp. 315 sgg.; D.S. GROPPI, *I trasporti nell'attività di una Compagnia mercantile e bancaria fiorentina nella prima metà del XVII secolo,* pp. 327 sgg.; N. OSTUNI, *Benevento enclave pontificia nel Regno di Napoli, ostacolo al commercio del Mezzogiorno preunitario: costi di trasporto e itinerari alternativi tra Capitanata e Napoli (secoli XVIII-XIX)*, pp. 345 sgg.; F. BENIGNO, *Appunti sulla navigazione di cabotaggio in Sicilia (secoli XVII-XIX)*, pp. 305 sgg.; M.E. BIANCHI TONIZZI, *Carenze strutturali e limiti funzionali del porto di Genova dalla Restaurazione alla vigilia della Prima Guerra mondiale,* pp. 377 sgg.

[50] *Piano generale dei trasporti. Segreteria tecnica. Progetto Politica dei trasporti. Contributo alla memoria storica. Popolazione tecnologia commercio politica e sistema dei trasporti nell'Italia contemporanea,* Italtemi, Roma 1984.

[51] A. DI BIASIO, *La storia postale italiana: rassegna bibliografica e note metodologiche,* «RNR», 1, 2001, pp. 139 sgg.

ria della viabilità entrano anche da noi nelle opere di taglio generale, come inducono a pensare i saggi di Bertrand Lemoine, *Mobilità degli uomini e delle merci: le reti integrate di trasporto,* di Orazio Curti, *Carri e carrozze,* e di Paolo Morachiello, *Ponti,* della *Storia del disegno industriale* pubblicata dall'Electa nel 1989[52], nonché il contributo di Mario Del Viscovo, *La rivoluzione dei trasporti,* pubblicato ne *La Storia* di Massimo Firpo e Nicola Tranfaglia nel 1988[53].

Soprattutto allargano i loro orizzonti di studio alle strade nel quadro territoriale le ricerche relative alla storia di città e di aree che coincidono con i comprensori di afferenza delle odierne istituzioni. È quasi superfluo, quanto ovvio, il riferimento alla collana *Le città nella storia d'Italia*, diretta da Cesare De Seta presso Laterza, alla einaudiana *Storia d'Italia*, comprese le appendici regionali, soprattutto per i saggi generali di John Day e Lando Bortolotti, alla *Storia del Mezzogiorno*, con l saggio di Brancaccio, alla *Storia del Trentino,* con il saggio di Cafaro, o dell'Emilia e Romagna, con il saggio di Paola Bonora e Maria Rosa Prete Pedrini, alla storia di Torino, a quella di Ravenna, se non alla storia di uno spazio più ristretto, il Vallo di Diano, e così di seguito. Sono studi dei quali capiterà di parlare dopo.

Si affina l'approccio metodologico, anche con impatto plurisettoriale e pluridiscipliare, che coniuga le scienze umanistiche a quelle fisico-biologiche, subentrano problemi nuovi, cresce l'interesse per questioni prima del tutto al di fuori del laboratorio dello storico, emerge una maggiore considerazione del rapporto con i quadri di riferimento generale, nei quali si muovono le strade, il territorio, l'agricoltura, l'industria, il commercio, il sapere in genere, le idee, la filosofia, la scienza e la tecnica, ma anche una maggiore considerazione del rapporto con la politica economica e con l'impianto istituzionale dello stato, specie con la sua maglia amministrativa, nonché con le sollecitazioni delle forze sociali che emergono dal nuovo ordine politico degli anni francesi, che dalla facilità di percorso degli itinerari traggono profitto prima degli altri e vogliono piegare ai propri interessi, giacché sulle strade si muovono merci, viaggiatori, notizie, idee. E il fascino del periodo

[52] B. Lemoine, *Mobilità degli uomini e delle merci: le reti integrate di trasporto,* pp. 58 sgg.; O. Curti, *Carri e carrozze,* pp. 270 sgg.; P. Morachiello, *Ponti,* pp. 364 sgg., in *Storia del disegno industriale*, diretta da Enrico Castelnuovo, *1750-1850. L'età della rivoluzione industriale,* Electa, Milano 1989.

[53] M. Del Viscovo, *La rivoluzione dei trasporti,* in *La Storia. I grandi problemi dal Medioevo all'Età contemporanea,* diretta da Nicola Tranfaglia e Massimo Firpo, VI, *L'Età contemporanea,* Utet, Torino 1988, pp. 71 sgg.

a cavallo tra Settecento e Ottocento, nel bene e nel male, contribuisce a liberare un sempre maggior numero di studiosi dai lacci della cittadella del sapere storico tradizionale, catalizzando la loro attenzione su problemi prima inusuali, come i canali di navigazione, i porti e il cabotaggio, i mezzi di trasporto, il problema delle reti, le poste, anche oltre la pionieristica ricerca di Guderzo sul Piemonte, la tecnica utilizzata nella costruzione e i supporti che ad essa fornisce la scienza. A un più mirato approccio metodologico fa riscontro una più razionale utilizzazione delle fonti archivistiche, di archivi e biblioteche, soprattutto francesi, chiamati con l'aumento delle conoscenze disponibili a un ruolo di supporto importante, prioritario di fronte alla pure importante memorialistica e alla letteratura storica coeva[54]. Cresce anche l'interesse per la cartografia storico-tematica, che in un primo momento ha segnato il passo con il fallimento delle iniziative connesse alla elaborazione dell'*Atlante storico italiano,* un Atlante – dicono gli studiosi oggi – «che non si fece ma», che ora registra un rinato interesse, specie per il Mezzogiorno[55].

Il punto di partenza del nostro discorso va identificato proprio nel ricordato saggio di Lando Bortolotti, apparso nel volume relativo agli Annali 8 della Storia d'Italia Einaudi, integrato da un successivo intervento su *La trasformazione dei trasporti e del sistema viario,* pubblicato nel volume miscellaneo *Ambiente e società alle origini dell'I-*

[54] Un primo censimento delle fonti francesi, relativo alle strade di Milano e del Regno d'Italia, in G. SIMONCINI, *La viabilità nelle città italiane nel periodo napoleonico. Le fonti delle Archives Nationales,* «Storia Urbana», VI, 19, 1982, pp. 139 sgg. Le fonti francesi sui canali di navigazione, specie la documentazione conservata negli archivi militari di Vincennes e quella conservata nell'archivio dell'*École des Ponts et Chaussées,* si desumono da G. SIMONCINI, *La navigazione interna dell'Italia napoleonica. I canali,* «L'Ambiente Storico», 6-7, 1983-84, *Le vie d'acqua*, pp. 22 sgg. Un primo censimento delle carte di Vincennes in L. ROSSI, *Gli archivi dell'Armée de terre di Vincennes (Parigi). Un giacimento culturale di grande interesse per la geografia storica e per la storia della cartografia,* in L. ROMBAI-M. QUAINI-L. ROSSI, *La descrizione, la carta, il viaggiatore. Fonti degli archivi parigini per la geografia storica e la storia della cartografia italiana,* Università degli Studi-Istituto Interfacoltà di Geografia, Firenze 1995, pp. 31 sgg., ma ivi si vedano anche i saggi di L. ROMBAI, *La Toscana nei fondi cartografici parigini* (*Biblioteca Nazionale, Archivi Nazionali, Archivi della Guerra*), pp. 7 sgg., e di M. QUAINI, *Operazioni topografiche degli ingegneri geografi francesi nel Regno di Napoli,* pp. 19 sgg.

[55] Si veda soprattutto E. IACHELLO-B. SALVEMINI (a cura di), *Per un atlante storico del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna. Omaggio a Bernard Lepetit*; G. GIARRIZZO-E. IACHELLO (a cura di), *Le mappe della storia. Proposte per una cartografia del Mezzogiorno e della Sicilia in età moderna,* che consentono anche una ricognizione bibliografica.

talia contemporanea 1700-1850, curato nel 1990 da Lucio Gambi per l'Electa in una specifica storia d'Italia,*Vita civile degli italiani. Società, economia, cultura materiale,* e dal saggio con cui John Day nel 1973, nella stessa *Storia d'Italia* Einaudi, nel Volume V, *I documenti,* dà un primo spaccato della situazione in cui versano le comunicazioni dell'Italia moderna[56]. Sono le sole sintesi alle quali a lungo è possibile fare riferimento, dopo l'opera di Franco Borlandi, che per tempo evidenzia la caratterizzazione peculiare della rete delle strade degli stati preunitari: a raggiera dalle capitali verso la periferia del regno, non si curavano dei rapporti interregionali e tra le diverse città di periferia, dovendo soddisfare essenzialmente esigenze militari, politiche, economiche e amministrative centralizzate[57].

L'architettura progettuale francese intende risolvere il problema delle comunicazioni oltre i confini degli antichi stati. In questo quadro vanno considerati i recenti contributi di Giovanni Brancaccio, *Strade di terra di mare e di acqua verso un sistema integrato,* apparso nel numero monografico della «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», del 2001, e *Navigazione interna, rete viaria e infrastrutture portuali nell'Italia napoleonica: fra progettazione e realizzazioni,* che è il testo di una relazione al convegno *Spazi della borghesia e governo del territorio* organizzato dal Centro europeo di studi e ricerche sul periodo napoleonico di Alessandria nel 2002[58]. Brancaccio sottolinea la svolta che conosce il sistema stradale italiano nel Settecento, a fronte dell'importanza progettuale del periodo napoleonico, che però non registra sostanziali miglioramenti per il poco tempo avuto a disposizione dai francesi, e semmai manifesta segni di arretramento per il massic-

[56] L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*; Idem, *La trasformazione dei trasporti e del sistema viario,* in L. Gambi (a cura di), *Ambiente e società alle origini dell'Italia contemporanea 1700-1850,* «Vita civile degli italiani. Società, economia, cultura materiale», IV, Electa, Milano 1990, pp. 108 sgg.; J. Day, *Strade e vie di Comunicazione,* in *Stortia d'Italia,* V, 1-2, *I Documenti,* Einaudi, Torino 1973, 1, pp. 99 sgg.

[57] F. Borlandi, *Il problema delle comunicazioni nei suoi rapporti con il Risorgimento Italiano.*

[58] G. Brancaccio, *Strade di terra di mare e di acqua,* in A. Di Biasio (a cura di), *Strade e vie di comunicazioni dell'Italia napoleonica,* pp. 11 sgg., riproposto anche in B. Razzotti (a cura di), *Filosofia storiografia letteratura. Studi in onore di Mario Agrimi,* II, Editrice Itinerari, Lanciano 2001, pp. 599 sgg.; Idem, *Navigazione interna rete viaria e infrastrutture portuali nell'Italia napoleonica: fra progettazioni e realizzazioni,* in *Spazio della borghesia e governo del territorio nell'Italia napoleonica,* Atti del Forum Marengo 2002 (a cura di Aldo Di Biasio), «RNR», 9, 2004, pp. 19 sgg. Gli Atti del Forum sono stati per la maggior parte pubblicati nei nn. 7-8, 2003.

cio transito delle armate. Soprattutto con Bortolotti coglie il motivo unificante, che complessivamente presenta la rete progettuale del sistema stradale dell'Italia francese, connessa con il decreto imperiale del 16 dicembre 1811, e afferra l'importanza dell'integrazione dei trasporti terrestri a quelli delle vie di mare e di acqua dolce, sottolineando anche l'importanza dei porti del Tirreno e dell'Adriatico nel quadro del sistema integrato dei trasporti, che si legge nelle intenzioni progettuali francesi.

In effetti, per una completa percezione della efficienza della rete progettuale francese dei trasporti bisogna porre l'accento su quella che oggi viene chiamata la sua intermodalità, una rete integrata di trasporto con manipolazione di merci, che, pur senza comprendere le vie marittime del cabotaggio, praticamente chiuse dal blocco continentale e dalla presenza inglese in Sicilia, va oltre il consolidamento della navigazione interna già funzionale e coniuga le strade alla navigazione fluviale con il progetto di imponenti canali di navigazione. La necessità di collegare i porti dell'Adriatico a quelli del Tirreno, induce a cercare un percorso alternativo alle strade di terra nei fiumi e nei canali di navigazione. Ricordo le vie d'acqua del Po e dei fiumi alpini, dell'Arno e del Tevere, e i canali di navigazione della Val Padana e Tirreno-Adriatico attraverso gli Appennini, cui lavorano i migliori ingegneri francesi. Ricordo Rolland e Bruyère, impegnati nella ricerca della soluzione ai problemi posti dalla navigazione del Po e nell'elaborazione del progetto relativo alla costruzione del canale di navigazione Savona-Alessandria, che fa perno sul fiume Bormida e sul Tanaro per raggiungere il Po e l'Adriatico, pensato per la prima volta da Chabrol de Volvic. Ricordo Goury, impegnato nello studio del canale della Val di Chiana, tra l'Arno e il Tevere, da portare oltre gli Appennini, ai corsi d'acqua marchigiani Marecchia, Metauro ed Esino, verso l'Adriatico, al quale già afferisce un progetto del 1807, ma pubblicato nel 1825, che si deve all'architetto romano Pietro Ferrari. Ricordo i canali studiati dal Tirreno all'Adriatico napoletani con un progetto generale, che Giuseppe appena arrivato a Napoli affida a Francesco De Viti Piscicelli. L'architettura progettuale dei canali di navigazione, anche con l'adozione delle chiuse per superare i dislivelli della montagna, vive una stagione felice nell'età francese, perché, indipendentemente da ogni altra considerazione, di ordine anche tecnico-scientifico, Napoleone ha urgente necessità di comunicare in modo diretto tra l'Adriatico e il Tirreno, evitando la circumnavigazione della penisola e con essa il controllo della flotta inglese, di stanza in Sicilia. Non è un caso, quindi, che i canali di navigazione in Italia, in relazione

alle strade e ai porti, sono problemi di cui gli ingegneri francesi si occupano anche al massimo livello, con l'intervento di Sganzin e De Prony, che esprimono parere favorevole sulla fattibilità del canale di navigazione tra Savona e Alessandria progettato da Rolland e Bruyère. De Prony, tra l'altro, è impegnato nel progetto di un canale di bonificazione della Piana Pontina, che è anche via di navigazione. Giorgio Simoncini ha ricostruito le linee progettuali della navigazione interna nel periodo francese con un saggio su *I canali di navigazione*, pubblicato nel 1984 dalla sua rivista «L'Ambiente Storico», nel già ricordato numero monografico dedicato alle *Vie D'Acqua*, che si giova della utilizzazione sistematica delle *carte* conservate nell'Archivio dell'*École des Ponts et Chaussées* e negli Archivi militari di Vincennes, ma i contributi più originali in materia si devono a Giorgio Bigatti, che studia il problema in un quadro diacronico relativo all'età moderna, con una più equilibrata riflessione sulla carenza di conoscenze relative all'entità, al volume e al valore dei traffici, invertendo i risultati consolidati degli studi passati, che trovano il loro supporto nella generica letteratura storica coeva, sistemata razionalmente da un saggio di Mario Di Gianfrancesco pubblicato da «Quaderni Storici» nel 1975[59].

Anche per quel che attiene l'inconsistenza dei lavori effettivamente realizzati gli studiosi colgono nel segno. Nella desolazione di Sant'Elena, per fugare i dubbi di chi lo ritiene depositario di chissà quali ricchezze, nascoste chissà in che modo e conservate chissà dove, Napoleone non nega sarcasticamente che esse esistano, ma sottolinea con forza di quale natura siano ed enumera le grandi opere pubbliche realizzate in tutto l'impero, che avrebbero dovuto garantire la gloria della

[59] G. Simoncini, *La navigazione interna nell'Italia napoleonica: i canali*; G. Bigatti, *La provincia delle acque. Ambiente, istituzioni e tecnici in Lombardia tra Sette e* Ottocento, Franco Angeli, Milano 1995, pp. 83 sgg.; Idem, *La navigazione del Po fra mito e storia (secoli XVIII-XIX)*, in F. Foresti-M. Tozzi Fontana (a cura di), *Imbarcazioni e navigazione del Po. Storia pratiche tecniche lessico*, Clueb per Istituto per i beni artistici culturali e naturali della Regione Emilia Romagna, Bologna 1999, pp. 1 sgg.; P. Buonora, *Lontano dall'Adda. I canali di Lombardia tra Europa atlantica e Mediterraneo, in* G. Bigatti (a cura di), *Uomini e acque. Il territorio lodigiano tra passato e presente*, Giona, Lodi 2000, pp. 91 sgg.; M. Di Gianfrancesco, *Per una storia della navigazione padana dal Medioevo alla vigilia del Risorgimento*, «Quaderni Storici», X, 1975, pp. 199 sgg.; Idem, *La rivoluzione dei trasporti in Italia nell'età risorgimentale*, Japadre, L'Aquila 1979, pp. 65 sgg; M.L. Sturani, *La navigazione del tratto piemontese del Po fra XVI e XVII secolo: modalità e conflitti d'uso di una risorsa ambientale*, «Storia Urbana», XVII, 1993, pp. 63-89. Per Napoli e il progetto di Piscicelli si veda A. Di Biasio, *Politica e amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia*, pp. 340 sgg.

Francia e quella sua personale. Qui interessa notare che nell'elenco di tali grandi lavori pubblici, generalmente francesi, egli pone il Sempione, il Monginevro e il Moncenisio, il ponte di Torino, le strade da Savona ad Alessandria e da La Spezia a Parma, i lavori idraulici della Laguna[60].

Per il resto, gran parte delle tante opere che si pongono all'attenzione degli ingegneri, benché utili dal punto di vista militare oltre che politico ed economico, restano allo stato di progetto, seppur in fase avanzata di studio e, spesso, già provviste di finanziamento. Poche altre volte iniziano concretamente quei lavori, che d'altra parte il tempo, inclemente, con Lipsia e Waterloo, non consente ai francesi di ultimare. Con Brancaccio lo sostengono Bortolotti e tutti gli studiosi che in un modo o nell'altro si sono occupati del problema, a incominciare da Franco Borlandi fino a Giorgio Simoncini, nella relazione su *La politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia* al convegno *Villes et territoires pendant la période napoléonienne,* che analizza l'*Exposé sur la situation de l'Empire au Corps législatif dans sa séance du 25 février 1813 par Montalivet*[61]. Specie per il Mezzogiorno, per la Toscana e per gli antichi Stati romani nella concretezza delle cifre i progetti restano progetti, solo progetti, sempre progetti, anche se non di mero esercizio concettuale. A Napoli i francesi costruiscono non più di cinquanta miglia di strade, negli antichi Stati romani sette miglia della Strada di Baiano, tra Spoleto e la Valle di Todi, in Toscana si limitano ad ammendamenti sulla strade della Futa. Ma il salto di qualità del periodo francese si può misurare dal fatto che una parte importante dei suoi progetti sono stati ripresi e avviati a realizzazione a decorrere dalla Restaurazione[62]. In tale contesto va notata l'importanza che nel complesso si evince dal ricordato numero monografico della «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», dedicato a *Strade e vie di comunicazione dell'Italia napoleonica*, giacché alla sintesi di Brancaccio si accompagnano studi di taglio areale e tematico, che ricostruiscono la rete stradale di singoli comparti, come la Lombardia, la

[60] E.A. Las Cases, *Il memoriale di Sant'Elena. Gli ultimi giorni di Napoleone,* Casini, Roma 1969, II, pp. 131-32 (si veda ora E. Las Cases, *Memoriale di Sant'Elena,* I-II, a cura di L. Mascilli Migliorini, Rizzoli, Milano 2004).

[61] G. Simoncini, *La politica napoleonica dei lavori pubblici in Italia,* in *Villes et Territoire pendant la période napoléonienne,* Actes du Colloque, 3, 4 et 5 mai 1984, École Française de Rome, Rome 1987, pp. 1 sgg.; F. Borlandi, *Il problema delle comunicazioni nel secolo XVIII nei suoi rapporti con Il Risorgimento italiano*, p. 131; L. Bortolotti, *Viabilità e sistemi infrastrutturali*, p. 304; G. Brancaccio, *Navigazione interna rete viaria e infrastrutture postuali*, p. 19.

[62] L. Bortolotti, *La trasformazione dei trasporti e del sistema viario,* p. 112.

Toscana, il Piemonte, la Liguria, il Regno di Napoli, gli antichi Stati romani, o di problemi particolari che la rete delle comunicazioni presenta, gli ingegneri militari, i ponti, la tecnica di costruzione, l'organizzazione postale, i porti e i canali di navigazione, a volte affrontati con impatto trasversale, tal altra con taglio monoareale, che consentono di fare il punto della situazione cui approdano gli studi precedenti, producono nuove acquisizioni e costituiscono una base per la prospettiva futura[63].

4. *La Liguria e il Piemonte sabaudo*

L'osservatorio areale dei singoli stati consente una prima verifica sull'evoluzione del sistema stradale nel suo complesso. Dopo gli studi di Giuseppe Prato[64] e le ricerche di Marcel Blanchard[65] e di Luigi Bulferetti[66], il Piemonte Sabaudo ha avuto lungamente un valido punto di riferimento nella fondamentale ricerca *Vie e mezzi di comunicazione in Piemonte dal 1831 al 1861. I servizi di posta,* di Giulio Guderzo, che sull'esempio di Luigi Bulferetti ha continuato l'opera di ricognizione e studio dei problemi stradali in proiezione storica. L'o-

[63] A. Di Biasio (a cura di), *Strade e vie di comunicazione nell'Italia napoleonica*, «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1-2, 2001.

[64] G. Prato, *Le vie di transito commerciale in Piemonte nell'epoca preferroviaria,* Atti della Regia Accademia delle Scienze di Torino, 57, 4-5, 1922; Idem, *La vita economica del Piemonte a mezzo il secolo XVIII,* Società Tipografico-Editrice, Torino 1908, pp. 275 sgg.

[65] M. Blanchard, *Les routes des Alpes occidentales à l'époque napoléonienne 1796-1815. Essai d'étude historique sur un groupe de voies de communication,* Imprimerie Joseph Allier, Grenoble 1920; Idem, *Bibliographie critique de l'histoire des routes des Alpes occidentales sous l'État de Piemont-Savoie (XVII-XVIII) et à l'époque napoléonienne 1796-1815,* Joseph Allier, Grenoble 1920.

[66] L. Bulferetti, *Il Sempione e gli altri valichi alpini del Regno Sardo nel secolo XVIII,* in Atti del Convegno di Studi per i rapporti scientifici e culturali italo-svizzeri, Milano 1956, pp. 79 sgg.; Idem, *Il Gran San Bernardo e gli altri valichi alpini del Regno Sardo nel secolo XVIII,* in Atti del XXXI Congresso storico subalpino. Relazioni e comunicazioni, *La Valle d'Aosta,* Aosta 1956, Milano 1959, pp. 776 sgg.; Idem, *Les communications entre Turin et Lyon au XVIIIe siècle,* «Cahiers d'histoire», V, 1960, pp. 329 sgg., rifuso in Idem, *Gli itinerari Torino-Lione nel secolo XVIII. Dal trasporto someggiato al trasporto sui carri,* «Annali di ricerche e studi di geografia», XVII, 1961, 1, pp. 1 sgg. Si tengano anche presenti alcune sintesi divulgative di Leonardo Carandini in L. Carandini, *Il grande valico. Memorie sul Moncenisio,* IGDA, Novara 1960; Idem, *I valichi delle Alpi occidentali*, «Le vie d'Italia», a. 67, n. 7 (luglio 1961); Idem, *L'avventura del Bracco,* IGDA, Novara 1962.

pera di Guderzo, benché essenzialmente dedicata alle questioni postali, ancora è un punto di riferimento ineludibile per la raffinatezza dell'approccio metodologico prima ancora che per l'eleganza e la completezza dell'analisi relativa alla storia della rete viaria piemontese. Passeranno molti anni prima che altri studiosi decidano di ritornare sul problema. Oggi i saggi di Maria Luisa Sturani sulla *Rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti»*[67], in verità per un periodo storico antecedente, consentono di integrare le analisi ottocentesche di Guderzo, il quale a sua volta torna sul problema con una sintesi intelligente sulla questione dei valichi[68] e con un intervento più generale nel quale coglie le interconnessioni tra *Politiche economiche e infrastrutture in Italia* a decorrere dagli anni Trenta[69]. Nell'ultimo ventennio del '900 gli studi sulla storia della viabilità piemontese si sono arricchiti di nuovi originali contributi. Ricordo i saggi di Bruno Signorelli, *Progetti studi e ricerche in epoca carlofeliciana per l'impianto di infrastrutture territoriali nel Regno Sardo. Il ponte di ferro sul Po* e *Acque, strade e ponti in Sabaudia dall'Ancien Régime all'Unità*, pubblicati in «Studi Piemontesi» nel 1982 e nel 1984[70], e, soprattutto, per l'area della provincia di Torino, il saggio di Paola Sereno, *La rete delle comunicazioni*, con acute osservazioni sui rapporti che intercorrono

[67] M.L. STURANI, *Inerzie e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti» (1563-1796). I presupposti strutturali (sec. XVI-XVIII)*, «Bollettino Storico-Bibliografico Subalpino», Deputazione Subalpina di Storia Patria, LXXXVIII, Torino 1990, pp. 455 sgg.; EADEM, *Inerzie e flessibilità: organizzazione ed evoluzione della rete viaria sabauda nei territori «di qua dai monti» (1563-1798). Le trasformazioni del XVIII secolo, ivi*, LXXXIX, 1991, pp. 485 sgg. L'autrice rivolge la sua attenzione anche alla via d'acqua del Po in tenimento piemontese. Si veda EADEM, *La navigazione del tratto piemontese del Po fra XVI e XVIII secolo. Modalità e conflitti d'uso di una risorsa ambientale*, pp. 62 sgg.

[68] G. GUDERZO, *Vie e mezzi di comunicazione*, pp. 13 sgg.; IDEM, *La vicenda dei valichi nei secoli XVIII e XIX*, in *Il sistema alpino. Economia e transiti*, Laterza, Bari 1975, III, pp. 73-94; IDEM, *Per i cent'anni del Fréjus. Ferrovie e imprenditorialità nel Piemonte di Sebastiano Grandis*, «Bollettino della Società per gli studi storici archeologici e artistici della provincia di Cuneo», LXV, 1971, pp. 20 sgg.; IDEM, *Le vie di comunicazione. Milano si apre all'Europa*, in G. PONTIGGIA-G. RUMI (a cura di), *Il tramonto di un regno. Il Lombardo-Veneto dalla Restaurazione al Risorgimento 1814-1859*, Federico Motta Editore per Cariplo, Milano 1988, pp. 237 sgg.

[69] G. GUDERZO, *Politiche economiche e infrastrutture*.

[70] B. SIGNORELLI, *Acque strade e ponti in Sabaudia dall'Ancien Régime all'Unità. Schede per una ricerca da fare*, «Studi Piemontesi», XIII, 1, 1984, pp. 165 sgg.; IDEM, *Progetti studi e ricerche in epoca carlofeliciana per l'impianto di infrastrutture territoriali nel Regno Sardo. Il ponte di ferro sul Po, ivi*, XI, 1, 1982, pp. 109 sgg.

tra la rete stradale e la maglia amministrativa[71], gli studi di Luciano Re, che si occupa prevalentemente di ponti[72], la ricerca di Massimo Moraglio, che introduce l'analisi delle infrastrutture viarie torinesi del XIX-XX secolo con un saggio sulla viabilità piemontese dal Settecento all'Unità[73], l'*Atlante storico della provincia di Susa* dedicato a *Le strade. Una strada per il Moncenisio da Vittorio Amedeo II a Napoleone I Bonaparte,* curato da Pier Giorgio Corino e Livio Dezzani[74], utile e interessante assieme, lo studio *Passaggi nelle Alpi occidentali tra Piemonte e Francia (Delfinato e Provenza) alla metà del secolo XVIII* di Giuliano Gasca Queirazza[75]. Sul problema delle strade piemontesi tornano spesso anche Alessandra Ferraresi e Viglino Davico, che si occupano della storia degli ingegneri[76]. Al periodo francese, infine, afferisce il saggio ricordato di Elisa Bassi, che ha al suo attivo anche un volume sugli aspetti istituzionali de *Il sistema viario pavese in età moderna*[77].

[71] P. Sereno, *La rete delle comunicazioni,* pp. 343 sgg.

[72] L. Re, *L'opera degli ingegneri del Corps des Ponts et Chaussées a Torino e i progetti per il ponte sulla Dora e la sistemazione degli accessi del ponte sul Po (1813),* in «Atti e Rassegna tecnica della Società degli ingegneri e architetti in Torino», n. s., 35, 1981, pp. 339 sgg.; Idem, *Lavori pubblici e sviluppo edilizio,* in *Storia di Torino,*VI, *La città nel Risorgimento,* pp. 171 sgg.; Idem, *I ponti sospesi in Piemonte. Diffusione e disuso di una tipologia*, «L'ambiente storico», 6-7, *Le vie d'acqua*, pp. 129 sgg.; Idem (a cura di), *Sospesi a dei fili. I ponti pensili dell'Ottocento valsesiano,* Lindau, Torino 1993; Idem, *I ponti piemontesi. Progetti e cantieri,* CELID, Torino 1999; Idem, *La diffusion des typologies architecturales des ponts et chaussées: le Pont Neuf de Carouge et le ponts de Turin,* in *Bâtir une ville. Carouge: modèles et réalitès,* Archivio di Stato, Torino 1986, pp. 325 sgg.

[73] M. Moraglio, *Strade e politica. Storia della viabilità nella provincia di Torino,* Edizioni dell'Orso, Alessandria 2003.

[74] G.P. Corino-L. Dezzani (a cura di), *Una strada per il Moncenisio da Vittorio Emanuele II di Savoia a Napoleone I Bonaparte. Atlante storico della provincia di Susa. Le strade,* Tipolito Melli, Susa 1986.

[75] G. Gasca Queirazza, *Passaggi nelle Alpi occidentali tra Piemonte e Francia (Delfinato e Provenza),* estratto da *Le réseau routier en Savoie et Piemont: Aspect historique et contemporain, «Bulletin du Centre d'Études Franco-Italien»,* 8, giugno 1981, pp. 97 sgg. De *Le réseau routier en Savoie et en Piemont,* numero monotematico del «*Bulletin du Centre Études franco-italien*», purtroppo le biblioteche piemontesi conservano solo l'estratto di Giuliano Gasca Queirazza,

[76] A. Ferraresi, *Stato, scienza, amministrazione, saperi.La formazione degli ingegneri in Piemonte dall'Antico Regime all'Unità d'Italia,* «Annali dell'Istituto Storico Italo-Germanico», Monografie, 40, il Mulino, Bologna 2004, pp. 43 sgg.; M. Viglino Davico, *Architectes, ingénieurs, artisans d'une ville «inventée»,* in *Bâtir une ville au siècle des lumières*, pp. 173, 180.

[77] E. Bassi, *Il sistema viario pavese in età moderna. Alcuni aspetti economici ed*

Maria Luisa Sturani percorre in lungo e in largo la rete stradale piemontese «di qua dai monti» per tutta l'età moderna. Due sono gli assi stradali importanti che riscuotono cure e premure da parte dei Savoia, da quando la capitale nel XVI secolo è stata trasferita da Chambéry a Torino, l'itinerario Torino-Nizza, per Cuneo e il Col di Tenda, che vuole anche capitalizzare i rapporti con il Mediterraneo, nel tentativo di spostare il traffico commerciale verso l'Europa centrale da Genova a Nizza, elevata a portofranco, dal momento che Oneglia è un'isola amministrativa e politica nel territorio genovese, e il tracciato da Torino per il Mocenisio a Chambéry nella Savoia, per collegarsi con Lione e i suoi ricchi mercati, da una parte, e con Ginevra, la Svizzera e l'Europa del Centro e del Nord, dall'altra. Per il resto, contrariamente a quel che accade nella Savoia, caratterizzata da una rete stradale policentrica, da Torino parte a raggiera una serie di itinerari per le principali città del Piemonte, per gli stati vicini e per i passi alpini, ma l'attenzione al Col di Tenda e, soprattutto, al Moncenisio, via privilegiata che lega i Domini sabaudi «di qua» e «di là dei Monti», per sottrarre traffico al Sempione, porta a trascurare i passi del Monginevro, più facilmente percorribile e più idoneo agli usi militari per la difesa che trova nelle fortezze di Fenestrelle e Briançon, e quello del Gran San Bernardo, noto al grande pubblico per l'attraversamento alpino di Napoleone[78]. Genova viene raggiunta da una strada Torino-Ceva, cui convergono gli itinerari provenienti da Savona, Finale, Albenga e Oneglia. Per Milano i traffici e i percorsi seguono gli itinerari per Vercelli e Novara. Qui, più che i particolari, importa notare alcune annotazioni generali, che con facilità possono estendersi al Napoletano e ai territori pontifici e, fino alle Guerre di successione, anche alla Toscana e alla Lombardia. Innanzitutto l'autrice pone l'accento sulle difficoltà oroidrografiche, dovendo le strade salire sulle montagne o attraversare pianure paludose e guadare fiumi, grandi e piccoli, senza ponti. Evidenzia, poi, l'inefficienza, l'incompetenza e la disonestà delle autorità locali, alle quali è affidata la gestione e la manutenzione delle strade in totale assenza di personale tecnico, e il rifiuto di clero e nobiltà, i cui possedimenti sono come *enclaves*, di concorrere al contributo per la loro costruzione e manutenzione

istituzionali, «Biblioteca della Società Pavese di Storia Patria», 6, Litografia New Press, Como 1996.

[78] *Bicentenaire du passage des Alpes par Bonaparte (exposition 1800-2000), Martigny (Suisse), 20 mai-22 octobre 2000, Catalogue*, Fondation Pierre Gianadda, Martigny 2000.

in quanto benefici immuni. Soprattutto il lavoro di Maria Luisa Sturani consente di vedere un considerevole salto di qualità nella stessa considerazione delle strade con la nascita della Direzione Generale di Acque e Strade nel 1761-1783, che finalmente interviene non solo sulla raggiera delle strade in partenza da Torino, ma realizza interventi sugli itinerari interregionali.

Senza contraddire gli assunti di Prato che della rete viaria piemontese del XVIII secolo «ha lasciato un'immagine desolante», fatta di mulattiere spesso impercorribili più che di strade propriamente dette, già Guderzo ritiene che proprio a decorrere dagli anni centrali del XVIII secolo, di cui Prato discute, inizia il suo rinnovamento, che trova un punto nodale nella nascita della Direzione di Acque e Strade nel ventennio 1761-1783. In effetti, i Trattati di pace di Vienna e Aquisgrana, al termine delle Guerre di successione polacca e austriaca, consentono al Piemonte sabaudo di spostare la propria ottica di prospettiva a Est con l'incameramento dei territori a destra del Ticino, dell'Oltrepo pavese, del Novarese, della Lomellina, dell'Oltrepo tortonese e vogherese (ha già annesso il Monferrato, Alessandria e la Lomellina dopo la Guerra di successione spagnola, nel 1713), entrando in tal modo, più di quanto mai nel passato, in rotta di collisione con l'Austria per la gestione dei traffici commerciali attraverso il Sempione per il centro e per il Nord Europa, la Baviera, la Prussia, le Fiandre, oltre che con la Francia e la Svizzera, specie per la gestione dei traffici commerciali del Tirreno, che fanno perno su Genova e sui mercanti genovesi[79]. Con l'arrivo di Napoleone, la valorizzazione francese del valico del Moncenisio si consolida[80], ma praticamente procede con

[79] A. ARZANO, *Una strada Milano-Genova nel 1737,* Tipografia Adriano Rossi, Tortona 1911.

[80] Per ricordare ai posteri l'importanza dell'opera relativa al passo del Moncenisio, inaugurato nel 1806, nel 1813 è indetto il concorso per un monumento celebrativo, aperto agli artisti di tutte le accademie europee. Tra i partecipanti figura il napoletano Carmine Antonio Lippi, che presenta il cervellotico progetto di un impossibile canale di navigazione tra il Mediterraneo e l'Oceano Atlantico per il Moncenisio. Il monumento risulta mai realizzato per la caduta di Napoleone, ma la commissione giudicatrice è ad altissimo livello, giacché vi entrano tra gli altri Monge e Carnot. Sul problema si veda L. ZANGHERI, *Alle origini dell'architettura moderna. L'opera di Giuseppe e Alessandro Manetti e di Carlo Reishammer,* pp. 19 sgg. Si veda anche la scheda di E. GODOLI, *Progetto per un monumento sul Moncenisio 1813,* in *Giuseppe Pistocchi 1544-1814 architetto giacobino,* Faenza, Palazzo delle Esposizioni, 24 novembre-22 dicembre 1974, Catalogo della Mostra a cura di Enzo Godoli, Rotografica fiorentina per Comune di Faenza, Firenze 1974, pp. 136 sgg.; M. DEZZI BARDESCHI, *Un monumento dell'epopea napoleonica sul Moncenisio. La partecipa-*

quella del Monginevro e del Sempione. Le simpatie dell'imperatore sono condizionate ora dalla necessità di aprire una porta verso Oriente attraverso Milano e l'alto Adriatico, ora di mantenere un più stretto collegamento con Genova, la Toscana, Roma, Napoli e l'Oriente. La costruzione delle carrozzabili dei tre valichi e l'inizio dei lavori per la realizzazione della strada da Genova per Giovi, verso il Nord, consente di controllare tutti i traffici verso la Francia e il cuore d'Europa provenienti sia dal Tirreno che dall'Adriatico. Dopo la parentesi francese, con l'acquisizione di Genova e del Sempione nel Congresso di Vienna, nel primo decennio della Restaurazione il completamento della strada di Giovi, iniziata dai francesi, da Genova per Novi Ligure, Novara fino ad Arona, sul Lago Maggiore, e, oltre il lago, della strada in territorio svizzero per il valico del San Bernardino, consente al Piemonte di consolidare la posizione nei confronti dell'Austria, la quale risponde, in una contesa che si presenta con i parametri di una guerra commerciale e stradale, trasferita presto ai problemi ferroviari, con l'apertura dei passi dello Spluga e del Gottardo[81].

Dovendo sintetizzare un giudizio conclusivo sulle realizzazioni della stagione francese possiamo evidenziare con Elisa Bassi, sulle pagine della «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», che il periodo napoleonico «incide su due fronti», soprattutto, la manutenzione e la progettualità[82]. In effetti il funzionamento del *Bureau des Ponts et Chaussées*, la classificazione delle strade, la nuova configurazione territoriale e la maglia amministrativa francese lasciano il segno, anche dopo la caduta di Napoleone.

La Liguria nel 1803 cessa di essere una concorrente del Piemonte in termini di commercio internazionale ed entra a far parte dell'Impero francese con i suoi tre dipartimenti di Montenotte, di Genova e degli Appennini. Sarà poi piemontese a Vienna. Già per tutto il Settecento ingegneri militari francesi visitano in lungo e in largo il suo territorio, al quale sono interessati per ovvie ragioni di ordine militare. Dopo le ricerche di Marcel Blanchard, le indagini di Danilo Presotto e i tanti studi di Massimo Quaini, da sempre interessato alla co-

zione dell'Accademia di Firenze al concorso internazionale, «Psicon», 6, genn.-marzo 1973, pp. 14 sgg.

[81] Su questi problemi sono da vedere anche i saggi di M. BERENGO, *La «Via dei Grigioni» e la politica riformatrice austriaca,* in «Archivio Storico Lombardo», 1959, s. VIII, vol. III; F. BERTOLIATTI, *Storia delle relazioni postali attraverso il Ticino e il Gottardo con speciale riguardo alla diligenza Flüelen-Camerlata,* «Post-Zeirhscrift», V, Bern, 1932.

[82] E. BASSI, *Le strade del Piemonte in epoca napoleonica,* p. 123.

noscenza dei problemi storici del territorio ligure, «un labirinto» inestricabile, come lo ha definito[83], approdano a un generale volume sulla storia della viabilità ligure, *Il sistema viario della Liguria in età moderna,* gli studi e le ricerche di Gino Redoano Coppedé, già parzialmente apparsi in ordine sparso[84]. Infine, ritorna sui problemi della viabilità ligure in prospettiva storica Luisa Rossi con un volume del 2003, *Lo specchio del Golfo,*nel quale si legge un lungo e documentato saggio su *La viabilità ligure tra antico regime ed età napoleonica: una rivoluzione difficile,* solo in parte anticipato sulla «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», che si giova della utilizzazione sistematica delle fonti parigine, soprattutto delle *carte* del Ministero della Guerra, conservate a Vincennes. Il problema del «labirinto» ligure è sempre lo stesso; avviare la realizzazione della strada imperiale, proveniente da Parigi-Nizza e diretta a Genova-Firenze per Sarzana, lungo un itinerario costiero di difficile costruzione attraverso i maggiori centri marittimi, e utilizzare i solchi vallivi per portare la costa all'interno, nelle pianure piemontesi e lombarde. Del complesso progetto messo a punto viene portata a compimento solo la realizzazione delle strade Savona-Alessandria e La Spezia-Parma[85].

[83] Tra i tanti studi di Massimo Quaini ricordo M. Quaini, *Una regione in via di trasformazione. La Liguria occidentale in età napoleonica,* «Atti e Memorie della Società Savonese di Storia Patria», n. s., V, 1971-72; Idem, *Per la geografia storica dell'Appennino genovese: le strade e gli insediamenti,* Genova 1969; Idem, *Per la storia del paesaggio agrario in Liguria,* Camera di Commercio, Savona 1973; Idem, *La Liguria invisibile,* in *Storia d'Italia. Le regioni dall'Unità a oggi. La Liguria,* Einaudi, Torino 1984; M. Quaini (a cura di), *La conoscenza del territorio ligure tra Medioevo ed Età moderna,* Sagep, Genova 1981; Idem, *Carte e cartografia in Liguria,* Sagep, Genova 1986. Si veda, ancora, D. Presotto, *Aspetti dell'economia ligure in età napoleonica: i lavori pubblici,* «Atti della Società Ligure di Storia Patria», n. s., VII, 1967, pp. 149 sgg.

[84] G. Redoano Coppedé, *Il sistema viario della Liguria nell'Età moderna,* «Studi di storia delle esplorazioni», 25, Bozzi, Genova 1989; Idem, *Le vie di comunicazione nell'estrema Liguria orientale e nella Lunigiana occidentale nell'Età moderna e contemporanea,* «Annali della Facoltà di Scienze Politiche dell'Università di Genova», 8-10, 1980-1982, pp. 182 sgg.; Idem, *La strada sulla riva sinistra del Magra da Aulla a Sarzana ed oltre, la sua diramazione verso occidente ed il sistema viario della Lunigiana nei secoli del basso Medioevo,* «Memorie dell'Accademia Lunigianese di Scienze Giovanni Cappellini», 57-58, 1987-1988, pp. 177 sgg.; Idem, *Le divisioni del territorio, le vie di comunicazione e la mancata unità del territorio della Val di Vara dal Medioevo ai giorni nostri,* Atti del convegno *La Val di Vara nel tempo,* Brugnato 1990.

[85] L.A. Rossi, *La rivoluzione difficile. Il rinnovamento della viabilità ligure fra antico regime e età napoleonica,* «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1-2/2001, pp.

5. *La Lombardia austriaca e i territori della Serenissima. Il Regno Lombardo-Veneto*

Nella Lombardia austriaca e nei territori di terraferma della Serenissima del Settecento, una raggiera di cammini, importanti per la destinazione postale, commerciale e militare, si inoltra da Milano verso le principali città, i valichi alpini e i paesi confinanti, verso Torino, per Novara e Vercelli, verso Genova per Pavia, da una parte, e verso Piacenza, Parma, Modena e Bologna, dall'altra, verso Cremona e Mantova a Rovigo, Padova e Venezia, verso Bergamo, Brescia, Verona, Vicenza a Padova, per i valichi verso i Grigioni e per il Sempione attraverso Varese. La raggiera di Venezia conta anche la strada per Trento, attraverso Castelfranco e Bassano, e quella per Treviso, che si divide nel tronco per Udine e il passo del Tarvisio e in quello per Gorizia e Trieste al passo del Postumia, agli inizi del secolo portato a Vienna per Lubiana, per valorizzare le potenzialità commerciali altoadriatiche di Trieste. In tale quadro assume particolare rilevanza il nodo di Mantova, da cui si va anche a Parma, Modena, Ferrara e, attraverso Verona e Rovereto, a Trento, Bolzano e per il Brennero a Innsbruck. I trattati di pace delle Guerre di successione, spostando i confini del Piemonte a Est comportano il rischio di perdere i benefici del transito dei traffici genovesi verso la Svizzera e il centro Europa per Pavia, che fino alla cadere del Settecento solo l'opposizione dei mercanti genovesi impedisce di spostare lungo l'asse piemontese per Alessandria e Novara e per la sponda occidentale del lago Maggiore. Alla guerra delle strade risponde la guerra dei portofranchi di Nizza, Genova, e Trieste, ma anche di Livorno, per accaparrarsi, a fasi alterne, i traffici marittimi con la concessione di franchigia doganale. Nella Restaurazione, come abbiamo visto,con Genova incardinata nel Piemonte, la guerra dei valichi riprende con la rotabilizzazione dello Spluga, del S. Gottardo e del San Bernardino. L'Austria costruisce anche la strada dello Stelvio per la Valtellina, con l'obiettivo di mettere in comunicazione diretta terre e genti di cultura e tradizioni notevolmente differenti.

Il Regno d'Italia, considerando anche la vita della Cisalpina e della Repubblica Italiana, vanta il primato della longevità dell'amministrazione francese in Italia, quasi venti anni, durante i quali i cambiamenti

73 sgg.; IDEM, *Lo specchio del Golfo. Paesaggio e anima della provincia spezzina,* Agorà edizioni, Sarzana 2003, pp. 35 sgg. Si veda, anche, G. CHABROL DE VOLVIC, *Statistica del Dipartimento di Montenotte,* specie il saggio introduttivo di G. ASSERETO, *Il Dipartimento di Montenotte: amministrazione economia e statistica.*

hanno modo di stratificarsi e consolidarsi più che altrove. Qui già i contemporanei, come Antonio Cantalupi, illustrano le innovazioni introdotte nel secondo Settecento[86] dal *Piano delle strade* redatto da Francesco D'Adda nel 1775 e reso esecutivo nel 1778. Con un saggio dal titolo *Strade e riforme nella Lombardia del Settecento,* Cesare Mozzarelli lo ha illustrato venti anni fa sulle pagine di «Quaderni Storici»[87], contemporaneamente agli studi che nello stesso periodo andava compiendo Aldo Carera, anticipati nella relazione al convegno *Mercati e consumi*, del 1984[88], e di lì a poco pubblicati nella monumentale collana *Da un sistema agricolo a un sistema industriale. Il Comasco tra Settecento e Novecento,* coordinata da Sergio Zaninelli per la Camera di Commercio di Como, con il titolo *Gli spazi dello scambio nelle terre del lago* e *Percorsi ordinari e vie del vapore*[89]. Carera è tornato, poi, sul problema con una più acuta e complessiva riflessione sull'età francese, *L'età francese nell'evoluzione del sistema stradale lombardo*, nella relazione al convegno *Veneto e Lombardia tra rivoluzione giacobina e età napoleonica. Economia territorio istituzioni,* del 1989[90], nonché con l'intervento *Efficienze adattive nel Lombardo-Veneto della Restaurazione. I servizi e le comunicazioni* al convegno *Lo Stato e l'economia tra Restaurazione e Rivoluzione 1815-1848,* organizzato a Napoli dal CNR nel 1993[91]. Una rivisitazione generale del problema sta nel saggio *Continuità e discontinuità. La viabilità*

[86] A. CANTALUPI, *Prospetto storico-statistico delle strade di Lombardia mantenute dallo stato,* Angelo Monti, Milano 1850; IDEM, *Sulla costruzione delle strade in ghiaia della Lombardia e specialmente di quelle comunali di Milano,* Tipografia e Litografia degli Ingegneri, Firenze 1867. Ma si veda A. DI BIASIO, *La strada europea tra Settecento e Ottocento. L'Italia. Tecnica tecnologia e scienza,* pp. 231-32.

[87] C. MOZZARELLI, *Strade e riforme nella Lombardia del Settecento,* «Quaderni Storici», XXI, 1986, 1, pp. 117 sgg.

[88] A. CARERA, *Le vie di un sistema commerciale del secondo Settecento: le terre del Lago di Como,* in *Mercati e consumi. Organizzazione e qualificazione del commercio in Italia dal XII al XX secolo*, pp. 315 sgg.

[89] IDEM, *Gli spazi dello scambio nelle terre del Lago,* in S. ZANINELLI (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema industriale. Il Comasco dal Settecento al Novecento,* I, *Il difficile equilibrio agricolo-manifatturiero 1750-1814,* Camera di Commercio, Como 1987, pp. 267 sgg.; IDEM, *Percorsi ordinari e vie del vapore,* in S. ZANINELLI (a cura di), *Da un sistema agricolo a un sistema manifatturiero. Il Comasco dal Settecento al Novecento,* II, *La lunga trasformazione tra due crisi 1814-1880*, Camera di Commercio, Como 1988, pp. 335 sgg.

[90] A. CARRERA, *L'Età francese nell'evoluzione del sistema stradale lombardo,* in G. L. FONTANA-A. LAZZARINI (a cura di), *Veneto e Lombardia tra rivoluzione giacobina ed età napoleonica. Economia, territorio, istituzioni,* Laterza per Cariplo, Bari 1992, pp. 428 sgg.

lombarda e veneta in età francese, apparso nel più volte ricordato numero monografico *Strade e vie di comunicazione* della «Rivista Italiana di studi Napoleonici», del 2001[92], con ampliamento del discorso ai territori del Veneto, per i quale nello stesso convegno del 1989, *Veneto e Lombardia tra rivoluzione giacobina ed età napoleonica,* è da vedere la relazione di Giorgio Scarpa, *Problemi della viabilità nel Veneto del primo Ottocento*[93]. Lo studio delle strade venete, però, non può prescindere dall'agile ma intelligente sintesi di Marino Berengo, *Le strade,* inserita nel volume *L'agricoltura veneta dalla caduta della Repubblica all'Unità*[94]. Alla conoscenza del problema della viabilità lombarda in età moderna, invece, contribuiscono anche i risultati delle ricerche di Bruno Caizzi, soprattutto il volume *Strade lombarde, Itinerari e uomini in epoca austriaca*[95], che traghettano nel territorio della storia postale, per il quale è da vedere l'affresco di Clemente Fedele *Le voci della posta*[96], e i saggi di Zanella, *Comunicazioni e viaggi in Lombardia nell'Età della Restaurazione*[97], e Savaré, *L'impresa Franchetti 1813-1870. Una moderna iniziativa privata per la creazione di un servizio di trasporto su diligenza in Lombardia*[98].

[91] A. Carera, *Efficienze adattive nel Lombardo-Veneto della Restaurazione. I servizi e le comunicazioni,* in I. Zilli (a cura di), *Lo stato e l'economia tra Restaurazione e Rivoluzione,* II, *L'industria, la finanza e i servizi 1815-1848,* ESI, Napoli 1997, pp. 321 sgg.

[92] A. Carera, *Continuità e discontinuità. La viabilità lombarda e veneta in età francese*, «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1-2/2001, pp. 41 sgg.

[93] G. Scarpa, *Problemi della viabilità nel Veneto del primo Ottocento,* in G. L. Fontana-A. Lazzarini (a cura di), *Veneto e Lombardia tra Rivoluzione giacobina ed Età napoleonica,* pp. 420 sgg.

[94] M. Berengo, *L'agricoltura veneta dalla caduta della Repubblica all'Unità,* «Studi e ricerche di storia economica italiana nell'età del Risorgimento», Banca Commerciale Italiana, Milano 1963, pp. 92 sgg.

[95] B. Caizzi, *Strade lombarde. Itinerari e uomini in epoca austriaca,* Banca del Monte, Milano 1985. Si veda anche Idem, *Dalla posta dei re alla posta di tutti. Territorio e comunicazioni in Italia dal XVI secolo all'Unità,* Franco Angeli, Milano 1993 (Prima edizione Prato, Istituto di Studi Storici Postali, «Quaderni», n. 15); Idem, *Il Corriere maggiore dello Stato di Milano,* «Archivio Storico Lombardo», 1985, pp. 168 sgg.; Idem, *Il corriere di Lindau,* «Società e Storia», 1988, pp. 855-66; Idem, *Il Ducato di Mantova cuore della Padania. Poste e comunicazioni prima della rivoluzione,* «Società e Storia», 37, 1987, pp. 563 sgg.; Idem, *Problemi postali nel Settecento. Milano e Mantova, Vienna e Venezia, Roma e Napoli,* «Archivio Storico Lombardo», 1986, pp. 215 sgg.

[96] C. Fedele, *Le voci della posta. Comunicazioni e società nell'Italia napoleonica,* Prefazione di G. Guderzo, «Quaderni di Storia Postale», 20, Istituto di Studi Storici Postali, Prato 1996.

Il Piano di Francesco D'Adda, del 1775-78, definitivamente esecutivo nel suo complesso a decorrere dal 1784, pone rimedio ai difetti tradizionali, non dissimili in Lombardia da quelli riscontrati sugli altri itinerari della penisola, che appaiono spesso disagevoli, anche quando sono importanti per i traffici economici e militari e per il transito dei corrieri postali. Il superamento del sistema delle «fatte» e la nuova classificazione delle strade in provinciali, comunali e private, nonché il loro dimensionamento aprono a una diversa considerazione del problema, anche per il finanziamento e per il sistema di costruzione e manutenzione, obbligatorio con appalti, che presuppongono l'impiego di personale specializzato e l'adozione di norme tecniche confacenti, benché perduri la giurisdizione dell'«Officio delle strade» con prevalenza di «competenze politico-amministrative». Nel complesso determinano di fatto la fine della deleteria pratica delle *corvées* e comportano in linea generale la realizzazione di un sistema stradale piuttosto solido, certo migliore di quello degli altri stati preunitari. Anche per quel che attiene i problemi connessi con la tecnica delle costruzioni, non siamo, forse, al Mac-Adam, ma ci avviciniamo a esso. Il momento «della rivoluzione sulla rete delle principali comunicazioni via terra del Comasco *ancien régime*», nota Carera, ma lo aveva già fatto Mozzarelli, fa data dall'esecuzione del Piano di riforma avviato dal governo illuminato di Maria Teresa. Esso costituisce «il primo tempo» della rivoluzione stradale, completata dall'età francese, che – aggiunge Carera nella relazione al convegno del 1989 – «si colloca come momento innovativo ma in significativa continuità con l'operato dell'amministrazione illuminata dello stato di Milano».

Carlo Cattaneo si incarica di informarci che la Lombardia – siamo nel 1844 – ha una buona rete stradale, anche comunale[99]. Ma, lo deduciamo dal più recente saggio di Carera e dalla relazione di Scarpa al convegno del 1989, lo avevano già registrato Borlandi nel 1932 e

[97] V. ZANELLA, *Comunicazioni e viaggi in Lombardia nell'età della Restaurazione,* «Erotodo», n. s., 7-8, sett. 1984, pp. 103 sgg.

[98] C. SAVARÉ, *L'impresa Franchetti 1813-1870. Una moderna iniziativa privata per la creazione di un servizio di trasporto su diligenza in Lombardia,* «Risorgimento», 43, 1991, pp. 35 sgg.

[99] «Su la nostra pianura tutti gli abitati si collegano con buone strade, che raguagliano in circa un chilometro di lunghezza per ogni chilometro di superficie. La rete stradale involge ormai tutte le colline, sino all'altitudine di ottocento metri; trafora con gallerie le rupi verticali che interrompono le riviere dei laghi; s'insinua nelle valli alpine, raggiunge i sommi gioghi, difende contro le vallanghe i più alti passi carrozzabili che siano sul globo. La via del Sempione, che fu il modello di tutte, è opera

Roberti nel 1947[100], le condizioni della viabilità veneta non si pongono allo stesso livello, essendo stata lungamente abbandonata dalla Serenissima, per cui le innovazioni francesi fanno fatica a mettere radici. La riforma amministrativa, la nascita del Corpo di Acque e Strade, la nuova classificazione delle strade, l'adozione di parametri tecnici, che vanno oltre gli assunti del Piano D'Adda ed entrano, ormai, «nelle consapevolezze culturali d'epoca»[101], la regolamentazione della larghezza delle bande delle ruote, in linea con le leggi della fisica, prima ancora che con le suggestioni della Francia dei *Ponts et Chaussées,* su cui è ritornato il solito Simoncini[102], il consolidamento istituzionale degli appalti, in Lombardia trovano comunque terreno fertile nel clima predisposto dal Piano di Francesco D'Adda e nel Veneto incontrano difficoltà nelle consuetudini della tradizione. Tuttavia Marino Berengo sottolinea che anche nel Veneto «colla Restaurazione si pose risolutamente mano all'organica sistemazione della rete stradale veneta»,anche se «solo nel '20 (...) si iniziò un periodo di grandi ed organici lavori, destinati a mutare radicalmente volto alla rete stradale». La Via Maestra d'Italia, da Pontebba a Peschiera, attraversa tutto il territorio del Veneto e riceve 24 traverse che ramificano le comunicazioni in tutte le direzioni, nonostante la mancanza di strade comunali, che comunque isola la periferia. Da una parte essa porta ai valichi orientali e apre una concorrenza con il Brennero, e dall'altra procede per Milano e i Grigioni. Tra le traverse che si diramano da essa vanno ricordate soprattutto la Via d'Alemagna, che da Conegliano, per Caneda e Ponte delle Alpi, va per il Cadore e la Val Pusteria ai passi di Dobbiaco e S. Candido, e la Vicenza-Schio-Rovereto, che in pratica allaccia la Via Maestra d'Italia alla Via d'Italia da Verona a Rovereto, Trento, Bolzano e al Brennero, da sempre asse portante e «spina dorsale» dell'intera rete stradale trentina. Alla viabilità trentina è dedicato

de' nostri ingegneri, che condussero anche quelle dello Spluga e dello Stelvio. Ingegneri nativi di quest'antica parte del nostro territorio che aggregossi alla Svizzera, tracciarono le vie del Gottardo e del Bernardino». C. CATTANEO, *Notizie naturali e civili della Lombardia,* Introduzione e cura di E. Mazzali, BUR, Milano 1990, pp. 167 sgg. Cfr. pp. 297-98.

[100] A. CARERA, *L'Età francese nell'evoluzione del sistema stradale lombardo,* p. 432; IDEM, *Continuità e discontinuità,* p. 43; G. SCARPA, *Problemi di viabilità nel Veneto del primo Ottocento,* pp. 420 sgg.; F. BORLANDI, *Il problema delle comunicazioni nel XVIII secolo,* p. 100; M. ROBERTI, *Milano capitale napoleonica. La formazione di uno stato moderno 1796-1814,* Treccani degli Alfieri, Milano 1947, III, pp. 154, 156.

[101] A. CARERA, *L'Età francese nell'evoluzione del sistema stradale lombardo,* p. 439.

un saggio della prima metà del Novecento, *Le vie di comunicazione della Venezia Tridentina*, di Emanuele Lanzerotti[103], ma sul problema è fresco di stampa nella *Storia del Trentino* il saggio *Trasporti e vie di comunicazione,* di Pietro Cafaro, che si sofferma anche su un'area specifica, Rovereto, con il contributo *Infrastrutture di comunicazione ed apertura a nuovi contesti,* pubblicato nelle Memorie dell'Accademia Roveretana degli Agiati[104]. Per i traffici commerciali relativi al secondo Settecento in un'area cerniera tra gli antichi stati italiani e il Sacro Romano Impero, tra la Val Padana e il Bacino del Danubio, è da vedere il saggio di Angelo Moioli *Aspetti del commercio di transito nel Tirolo della seconda metà del Settecento*[105].

6. *Lo Stato Pontificio*

Che le aree territoriali del Regno d'Italia non camminino con gli stessi ritmi e non portino in eredità alla Restaurazione lo stesso bagaglio di conoscenze e lo stesso patrimonio di strutture istituzionali e tecnico-scientifiche è confermato dalla situazione che evidenziano le strade delle Marche, dell'Emilia e della Romagna, precedentemente incardinate nei confini dello Stato della Chiesa, in particolare del Ducato di Reggio. Dopo la generale ricostruzione storica di Daniele Sterpos[106], le linee maestre della viabilità dello Stato Pontificio nell'Ottocento, dalla Restaurazione all'Unità, sono state tracciate quasi qua-

[102] G. Simoncini, *La legislazione viaria nel Regno d'Italia,* «Storia Urbana», VII, 1983, 25, pp. 3 sgg.

[103] E. Lanzerotti, *Le vie di comunicazione della Venezia Tridentina,* in A. Avancini (a cura di), *Terre redente e Adriatico,* I, *Trentino Alto Adige,* Vallardi, Milano 1932, specie pp. 4-8. Si veda anche L. Carandini, *L'antica «Via d'Alemagna»,* «L'Universo», 42, 1962, 3, pp. 529 sgg.

[104] P. Cafaro, *Trasporti e vie di comunicazione,* in M. Garbari-A. Leonardi (a cura di), *L'Età contemporanea 1803-1918,* vol. V della *Storia del Trentino,* «Istituto Trentino di Cultura», il Mulino, Bologna 2000, pp. 745 sgg.; Idem, *Infrastrutture di comunicazione e apertura a nuovi contesti* in M. Allegri (a cura di), *Rovereto, il Tirolo, l'Italia: Dalla invasione napoleonica alla Belle Époque,* Atti del Seminario di Studio, Rovereto, 28-29 ott., 2-3 dic 1999, Rovereto, Accademia Roveretana degli Agiati, «Memorie», CCLI, Anno accademico 2001, ser. II, vol. IV, t. I, 2001, pp. 247 sgg. La situazione della rete stradale trentina al momento dell'annessione al Regno d'Italia in G. Dorna, *La viabilità e il problema stradale nella provincia di Trento,* Trento 1926, citato in P. Cafaro, *Trasporti e vie di comunicazione,* p. 922.

[105] A. Moioli, *Aspetti del commercio di transito nel Tirolo della seconda metà del Settecento,* in C. Mozzarelli-G. Olmi (a cura di), *Il Trentino nel Settecento tra*

ranta anni fa da Giuliano Friz nel saggio *Le strade dello Stato Pontificio nel secolo XIX,* un fascicolo monografico dell'Archivio Economico dell'Unificazione italiana, pubblicato dall'IRI in occasione delle celebrazioni centenarie dell'Unità d'Italia, che consente anche uno sguardo all'età moderna e al problema, quale si delinea nei cosiddetti antichi Stati romani, come i francesi chiamavano i dipartimenti dell'impero provenienti dallo Stato della Chiesa, relativi ai territori dell'Umbria e del Lazio, cioè i Dipartimenti del Tevere e del Trasimeno[107]. Specie per la storia del sistema amministrativo preposto alla gestione delle strade in età moderna, risale a tempi lontani, al 1923, il contributo di Armando Lodolini *Le vie di comunicazione dello stato Pontificio. Contributo alla storia del diritto amministrativo italiano*[108], che consente soprattutto di penetrare all'interno dei meccanismi dei sistemi di gestione amministrativa del territorio. Specie nel saggio *La Prefettura romana e la politica dei lavori pubblici 1811-1813,* Claudia Nardi ha ricostruito la storia dei lavori pubblici attraverso le carte della Consulta istituita da Napoleone, alla quale ha dedicato attente cure, anche con la pubblicazione dell'inventario[109], rivisitando un problema già studiato da Ferdinando Boyer nel saggio *Les travaux publics dans les départements romains et toscans du Grand Empire*[110]. Orietta Verdi si è soffermata sulle strade napoleoniche di Campagna e Marittima[111]. Clemente Fedele e Mario Gallenga hanno colmato la

Sacro Romano Impero e antichi stati italiani, «Annali dell'Istituto Storico Italo-Germanico in Trento», 17, il Mulino, Bologna 1985, pp. 805 sgg.

[106] D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Firenze-Roma,* Novara, De Agostini per Società Autostrade, 1964; Idem, *Roma-Capua,* ivi 1959; Idem, *Bologna-Firenze*, ivi, 1961; Idem, *Milano-Piacenza-Bologna*, ivi, 1959.

[107] G. Friz, *Le strade dello Stato Pontificio nel secolo XIX,* «Archivio Economico dell'Unificazione Italiana», s. I, vol. XVI, fasc. I, Roma 1967.

[108] A. Lodolini, *Le vie di comunicazione dello stato Pontificio. Contributo alla storia del diritto amministrativo italiano,* Angelo Signorelli, Roma 1923. Al lavoro di Lodolini si rifà R. Santoro, *L'amministrazione dei lavori pubblici nello Stato Pontificio,* «Rassegna degli Archivi di Stato», XVIX, 1, pp. 45 sgg. Sulla Presidenza delle Strade fino al XVIII secolo si veda D. Sinisi, *La Presidenza delle Strade,* in M.G. Pastura Ruggero, *La Reverenda Camera Apostolica e i suoi archivi (secoli XV-XVIII),* Archivio di Stato, «Scuola di Archivistica Paleografia e Diplomatica», Roma 1987, pp. 100 sgg.

[109] C. Nardi, *La Prefettura romana e la politica dei lavori pubblici 1811-1813,* «Mélanges de l'École Française de Rome. Italie et Méditerranée», 113, 1, 2001, pp. 349 sgg.; Eadem, *Napoleone e Roma. La politica della Consulta,* École Française de Rome, Rome 1989; C. Nardi (a cura di), *Consulta straordinaria per gli Stati romani 1809-1810,* Archivio di Stato, «Scuola di Archivistica e Diplomatica-Studi e documenti», 3, Roma 1990.

lacuna esistente negli studi di storia postale con una ricerca che, pur non raggiungendo la raffinatezza e la completezza dell'analisi del volume di Fedele sulla Lombardia francese, tuttavia evita i difetti usuali delle pubblicazioni dei collezionisti[112].

La viabilità dello Stato Pontificio, ancora tra Settecento e Ottocento, poggia su quel che resta dell'antica rete stradale romana: l'Appia, l'Aurelia, la Cassia, dalla quale a Nepi parte la Flaminia, la via Emilia, etc., ne costituiscono l'ossatura. De Tournon chiarisce che «*en suivant sur la carte ce réseau de routes, on reconnaît qu'il est peut de pays en Europe dont les moyens de communication soient plus nombreux, et on aime à voir l'oeuvre des consuls et des empereurs continuée par le papes*». Ma, a scanso di equivoci, subito dopo il prefetto del Dipartimento del Tevere aggiunge che «*ces routes étaient très généralement mauvaises en 1810*»[113].

Le parole di De Tournon rendono quasi superflua ogni aggiunta. Il deperimento delle antiche strade le rende a volte e in più punti intrafficabili. La mancanza di idonee traverse stabilmente costruite tra esse completa il quadro. Solo mulattiere e itinerari fangosi generalmente, specie in periferia, uniscono tra loro le strade di prima classe e le città più importanti. Il sistema stradale centralizzato sulla capitale, come altrove, è sotto l'amministrazione della Congregazione del Buon Governo e della Presidenza delle Strade, prive di un adeguato supporto tecnico e generalmente coadiuvate dai deputati dei governi locali, ma non si giova dei miglioramenti e dei progressi, anche minimi, registrati altrove nel secondo Settecento. Tutto procede stancamente come per il passato. Solo nel 1801, durante la prima Restaurazione, risulta sostituito l'arcaico sistema di manutenzione, in precedenza attribuita per il settore interno della strada al Buon Governo e per i settori laterali ai frontisti, con un appalto finanziato tramite una tassa fondiaria appositamente istituita sulle comunità, senza possibilità di esenzioni. L'arrivo dei francesi non comporta per le strade degli antichi Stati romani benefici immediati, troppo breve è la loro per-

[110] F. Boyer, *Les travaux publics dans les départements romains et toscans du Grand Empire,* «Revue des Études Napoléoniennes», XXXV, 129, 1932, pp. 320 sgg.

[111] O. Verdi, *Vie di comunicazione nel territorio di Campagna in epoca napoleonica. Viabilità e territorio nel Lazio meridionale. Persistenze e mutamenti fra '700 e '800,* Archivio di Stato, Frosinone 1992, pp. 19 sgg.

[112] C. Fedele-M. Gallenga, *«Per servizio di Nostro Signore». Strade corrieri e poste dei papi dal Medioevo al 1870,* «Quaderni di Storia Postale», 10, Istituto di Studi Storici Postali, Prato 1988.

manenza. Non ci sono costruzioni nuove, ma anche qui l'esperienza prepara le novità istituzionali della Restaurazione. Innanzitutto la Consulta nel 1809 istituisce, come negli altri dipartimenti italici, il *Bureau des Ponts et Chaussées*, preparatorio dei provvedimenti del 1817, affidato per i Dipartimenti del Tevere e del Trasimeno all'architetto idraulico Andrea Vici, con un sistema gerarchico che prevede l'assunzione di ingegneri e tecnici tradizionali, talora inviati in missione in Francia per seguire veri e propri corsi di aggiornamento professionale, adotta la classificazione francese delle strade, abolisce tutti gli appalti di manutenzione stipulati «a tavolino» nel passato e generalizza appalti gestiti dal personale tecnico inquadrato nella pianta organica del *Bureau des Ponts et Chaussées.* Anche per quel che attiene la configurazione territoriale e amministrativa, la riforma amministrativa francese è sostanzialmente confermata nel 1816, quando si riempiono i contenitori vuoti delle antiche province[114].

In questo quadro deve essere inserita la situazione stradale delle Marche e della Romagna. Le strade delle Marche, in particolare, sono oggetto di studio in un monumentale convegno del 1984, *Le strade nelle Marche. Il problema del tempo,* organizzato dalla Deputazione di Storia Patria delle Marche, che volge lo sguardo alla viabilità antica e medioevale nelle sue diverse articolazioni e affronta in lungo e in largo i problemi della viabilità delle Marche moderne[115]. Dall'esperienza del convegno uno degli organizzatori, Gilberto Piccinini, ha tratto lo spunto per uno studio articolato di una della tante strade progettate nel '7-'800 dal Tirreno all'Adriatico, la Pesaro-Urbino-Monte San Sepolcro, da cui prosegue per Mentecchio, Arezzo e Firenze e, quindi per Livorno. Nel ricostruire la storia del *La via della*

[113] DE TOURNON, *Études statistiques sur Rome et la partie occidentale des États Romaines,* Treuttel et Wurts, Paris 1831, II, pp. 176 sgg.

[114] R. VOLPI, *Le regioni introvabili.Centralizzazione e regionalizzazione dello Stato Pontificio*, il Mulino, Bologna 1983, pp. 265 sgg.; A. LA PADULA, *Roma e la regione nell'epoca napoleonica. Contributo alla storia urbanistica della città e del territorio*, Istituto Editoriale Pubblicazioni Internazionali, Roma 1969.

[115] *Le strade nelle Marche. Il problema nel tempo,*Atti del Convegno, Fano, Fabriano, Pesaro, Ancona, 11-14 ottobre 1984, 3 voll., Deputazione di Storia Patria per le Marche, «Atti e Memorie», 89-91, 1984-1986, Ancona 1987. Per l'età moderna si vedano i saggi di G. VOLPE, *Apparato militare e vie di comunicazione nel Ducato di Urbino tra XV e XVI secolo,* pp. 881 sgg.; M. TENTI, *La viabilità del Ducato urbinate dal diario di Francesco Maria II Della Rovere,* pp. 991 sgg.; C. URIELLI, *Le strade della Vallesina nei secoli XVI-XVIII,* pp. 1015 sgg.; C. FEDELE, *Strade postali nelle Marche secoli XVI-XIX,* pp. 1033 sgg.; G. CRESCENTINI-ANDERLINI, *La costruzione della strada di Bocca Trabaria in una memoria dell'Accademia agraria di*

Guinza, così chiamata dal tracciato sui monti più impervi che attraversa, presso Mercatello, ne segue i possibili itinerari, anche alternativi in tutto il territorio marchigiano. Il volume, oltre che per le annotazioni introduttive dell'autore, si segnala per la messe di preziosi documenti, progetti, deduzioni, controdeduzioni di tecnici e istituzioni locali, relativi allo studio della viabilità trasversale delle Marche e dei suoi possibili itinerari, dagli Appennini al Mare, nella prima metà dell'Ottocento[116]. Anche qui, però, nelle Marche, è possibile seguire l'evoluzione della viabilità moderna in rapporto ai quadri naturali e al contesto ambientale, all'economia, innanzitutto, specie per i suoi legami con i traffici marittimi incentrati sulla fiera di Senigallia e sui porti di Ascoli e, ovviamente, di Ancona, portofranco dal 1732, e anche alla società e alle istituzioni[117]. Ma è un bel volume curato dal CoBaCo, il Consorzio fra le Banche popolari dell'Emilia Romagna Marche, *Vie del commercio in Emilia Romagna Marche,* a entrare nel cuore di un problema, che si presenta in tutte le sue dimensioni vaste e complesse, tra età antica, medioevale e moderna, con un approccio rispondente a osservatori diversi e con una valorizzazione delle strade in quanto riflesso della vita economica, politica e sociale e occasione di insediamenti umani, in un quadro territoriale in cui sono veicolo di merci, viaggiatori e notizie e consentono l'incontro tra realtà vicine e lontane, anche oltre gli Appennini e il mare[118]. Spesso, però, sono proprio il quadro economico e la mappa degli insediamenti umani a imporre un giudizio negativo sul funzionamento di una rete stradale il più delle volte lontana dai parametri tecnici che

Pesaro, pp. 1077 sgg.; R.P. Ugucciони, *La viabilità nella Legazione apostolica di Urbino e Pesaro 1817-1860,* pp. 1089 *sgg.*

[116] G. Piccinini, *La via della Guinza. Due secoli di progetti per un collegamento veloce tra Marche e Toscana,* Marsilio Editori per Provincia di Pesaro e Urbino, Venezia 1989. Si veda anche M.A. Bertini-A. Potito, *La viabilità in Val Marecchia.*

[117] W. Angelini, *Le grandi strade marchigiane nel secolo XVIII,* in S. Anselmi (a cura di), *Economia e società. Le Marche tra XV e XX secolo,* il Mulino, Bologna 1978, pp. 133 sgg.; S. Salustri, *Infrastrutture viarie nella Vallesina fra Settecento e Ottocento,* in S. Anselmi (a cura di), *Nelle Marche centrali. Territorio economia e società dal Medioevo al Novecento. L'area esino-misena,* Cassa di Risparmio, Iesi 1979.

[118] G. Adami (a cura di), *Vie del commercio in Emilia e Romagna Marche,* Amilcare Pizzi per il CoBaCo, Cisinello Balsamo 1990. In questo volume sono da vedere soprattutto i saggi di P. Orlandi-S. Pezzoli, *Dal secolo XVI all'Unità nazionale,* pp. 149 sgg.; P. Orandi, *Manutenzione e costruzione di strade,* pp. 172 sgg.; Idem, *Viaggi e viaggiatori,* pp. 173 sgg.; Idem, *Strade e poste,* pp. 176 sgg.; C. Frison-M. Zanarini, *La navigazione interna in età moderna,* pp. 177 sgg.; S. Anselmi, *Da Goro a San Benedetto del Tronto. Il commercio marittimo in Romagna e nelle Mar-*

andavano diffondendosi proprio negli anni del tardo Settecento e del primo Ottocento. In molti comparti, nonostante la fiera di Senigallia e il portofranco di Ancona, l'artigianato e l'agricoltura sono ancora destinati all'autoconsumo.

Per l'Emilia e la Romagna, con il volume prima ricordato del CoBaCo, gli affreschi di Daniele Sterpos sulla Milano-Piacenza-Bologna, sulla Bologna-Firenze e sulle strade del Reggiano e la sintesi di Pedrini e Bonora sulla rete stradale dell'intera regione, si dispone anche delle ricerche di Gambi su *Strade e civiltà nell'area padana* e dei saggi apparsi nelle più generali storie di città, come il contributo di Giuntini, inserito nel volume V della *Storia di Ravenna*, curato da Lotti[119].

Agli inizi dell'età moderna le Marche si caratterizzano per una forte frammentazione politica e per un quadro territoriale costituito per il 50% da montagne, per il 30% da colline e per un restante 20% da pianure e percorso da numerosi corsi d'acqua torrentizi dagli Appennini al mare. La frammentazione politica e i quadri naturali si riflettono inevitabilmente sulla rete viaria e sulla sua evoluzione, per cui la viabilità romana, incentrata sulla Flaminia, da Roma a Fano, sulla Salaria, da Roma ad Ascoli, all'Adriatico, sull'Emilia, sulla Fermo-Sarnano, sulla Rimini-Ancona e sulla Lauretana, da Foligno ad Ancona e ad Ascoli, come per il resto dello stato fornisce gli assi portanti delle comunicazioni moderne, imperniate nel sistema policentrico in terra battuta degli insediamenti collinari, a base territoriale ristretta. Poste, merci e viaggiatori si dirigono alle città maggiori, la fiera di Senigallia fa da catalizzatore per l'area di afferenza e le correnti del traffico e Ancona proietta verso la costa dalmata, ma poco lontano dalle grandi direttrici di traffico, che fanno essenzialmente perno sui percorsi del raccordo Via Emilia-Via-Flaminia e della Via Salaria, esse stesse spesso semplici tracciati in terra battuta privi di inghiaiata e di ponti stabili, lungamente, almeno fino alla fine del XVIII secolo e agli inizi del

che in Età moderna, pp. 191 sgg.; C. ATROCCHINI, *Strade e fiere nel Piacentino*, pp. 229 sgg.

[119] D. STERPOS, *Le strade del Ducato di Reggio 1766-1814,* in M. BERENGO-S. ROMAGNOLI (a cura di), *Reggio e i territori estensi dall'Antico Regime all'Età napoleonica,* Atti del Convegno, Reggio Emilia, 18-20 marzo 1977, Pratiche Editrice, Bologna, I, pp. 219 sgg.; IDEM, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Milano-Piacenza-Bologna*; IDEM, *Bologna-Firenze*; L. GAMBI, *Strade e civiltà nell'area padana,* in *La salvaguardia delle città storiche in Europa e nell'area mediterranea,* Istituto per i Beni Artistici e Culturali della Regione Emilia Romagna, Bologna 1983; M.R. PRETE PEDRINI-P. BONORA, *Le vie di comunicazione,* in *Storia dell'Emilia Romagna,* a cura di A. Berselli, II, Bologna 1977; A. GIUNTINI, *Le comunicazioni stradali e ferrovia-*

XIX, qui più che altrove la strada è fatta di itinerari anche alternativi, percorsi fangosi e spesso non transitabili, affidati ai capricci delle stagioni e dei corsi d'acqua e alle intemperie del tempo.

Qui, ancora in fase moderna avanzata, dopo la frammentazione politica del passato, si sconta la chiusura dello Stato Pontificio e in molte aree l'economia di sussistenza, funzionale all'autoconsumo, non è di incentivo per il commercio e per le comunicazioni, che a loro volta non sono di incentivo alla trasformazione dell'economia di sussistenza in economia di mercato. Lontano da Roma, si sente più che altrove nei domini pontifici la mancanza delle sollecitazioni dei riformatori del Settecento, di Verri e di Beccaria, come di Genovesi e Galanti, o di Gianni.

7. *La Toscana*

A un diverso livello, rispetto ai territori dello Stato Pontificio, si pongono le strade della Toscana lorenese, che reggono il confronto con quelle della Lombardia austriaca, ovviamente non a caso. Gli studi sulla storia della viabilità della Toscana sono più numerosi rispetto a quelli relativi alla viabilità degli altri stati preunitari, anche perché si giovano della presenza di uno studioso di vaglia, Daniele Sterpos.

L'opera di Sterpos va ricordata non solo per i tanti contributi, che hanno fatto progredire le conoscenze del territorio e della viabilità italiana, e toscana in particolare, come le ricordate *Comunicazioni stradali attraverso i tempi,* il saggio *Le strade di grande comunicazione della Toscana lorenese,*un quaderno elaborato come modello per gli studi preventivi del pure ricordato Atlante Storico Italiano, poi naufragato in un mare di difficoltà di ordine metodologico prima ancora che finanziario[120], la relazione su *L'opera di Pietro Leopoldo granduca di Toscana* agli *Atti del Convegno di Montecatini Alto*, del 1965[121], la serie di saggi sui ponti storici e quella sulla letteratura odeporica e sui valichi appenninici, su cui converrà ritornare, ma per i tanti convegni e le tante manifestazioni espositive, cui ha partecipato e che spesso ha contribuito a realizzare, assieme a una serie di amici e collaboratori

rie, in *Storia di Ravenna*, V, a cura di Luigi Lotti, Marsilio, Venezia 1996, pp. 467 sgg.

[120] D. Sterpos, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Bologna-Firenze*; Idem, *Comunicazioni stradali attraverso i tempi. Firenze-Roma.*; Idem, *Le strade di grande comunicazione della Toscana verso il 1790,* Sansoni, Firenze 1977.

[121] D. Sterpos, *Intervento,* in Atti del Convegno di Montecatini Alto, 9-30 mag-

che fanno tesoro di questa esperienza di comune lavoro e agli studi di uno studioso cresciuto al di fuori dell'accademia fanno risalire con orgoglio tanta parte del bagaglio culturale confluito nelle proprie ricerche, come evidenziano gli atti del convegno organizzato in suo onore dagli amici del Centro Studi Romei nel 1998[122].

Il magistero scientifico di Daniele Sterpos è destinato a non restare una cattedrale nel deserto, un'isola priva di porti nel mare avverso e tempestoso della storiografia tradizionale. A seguire, le ricerche sulla viabilità lorenese di Pietro Vichi, che a decorrere dal 1983 si concretizzano in tre fondamentali saggi pubblicati da «Storia Urbana» e dal «Bollettino Storico Senese» e nella relazione al convegno sulla *Toscana dei Lorena*, con la quale l'autore tenta un primo bilancio degli studi sulla viabilità toscana tra Settecento e Ottocento[123], si sommano a quelle di un giovane Leonardo Rombai, che muove i primi passi della sua attività scientifica proprio in compagnia di Daniele Sterpos e approda, tra l'altro, a un monumentale affresco sulle strade provinciali di Firenze, che rappresenta sicuramente un modello di studio sulle più generali conoscenze del passato funzionali alla situazione del presente e preparatorie dei miglioramenti del futuro[124]. Sui rami di queste ricerche fondamentali si innesta il ricco filone di studi sulla viabi-

gio 1965, su *L'opera di Pietro Leopoldo granduca di Toscana,* «Rassegna Storica Toscana», XI, 1965, pp. 246 sgg.

[122] R. STOPANI-F. VANNI (a cura di), *Daniele Sterpos e la storia della viabilità in Italia*. Ovviamente rimando soprattutto ai saggi di L. ROMBAI, *Sterpos e la rivoluzione stradale dei tempi lorenesi in Toscana,* pp. 107 sgg.; e di L. BORTOLOTTI, *Gli studi di storia della grande viabilità e l'apporto di Daniele Sterpos per il periodo 1860-1940,* pp. 119 sgg.

[123] P. VICHI, *La costruzione della rete carrozzabile. Basi giuridico amministrative,* «Storia Urbana», 25/1983, pp. 29 sgg.; IDEM, *Le strade della Toscana granducale come elemento della organizzazione del territorio, 1750-1850, ivi*, 26/1984, pp. 3 sgg.; IDEM, *Ideologia liberista e ruolo effettivo dello stato: il caso delle strade della Toscana dei Lorena,* «Bullettino Senese di Storia Patria», XCIII, 1986, pp. 291 sgg.; IDEM, *Per un'analisi della viabilità toscana in età lorenese,* in Z. CIUFFOLETTI-L. ROMBAI (a cura di), *La Toscana dei Lorena. Riforme, territorio, società,* Atti del convegno di studi, Grosseto, 27-29 novembre 1987, Olschki Editore, Firenze 1989, pp. 455 sgg.

[124] L. ROMBAI, *Per una storia della viabilità provinciale di Firenze. La «rivoluzione stradale» dell'età comunale, gli interventi dei governi granducali, la gestione provinciale,* in L. ROMBAI (a cura di), *Le strade provinciali di Firenze. Geografia, storia e toponomastica,* Olschki per la Provincia di Firenze, Firenze 1992, I, pp. 83 sgg.; IDEM, *Orientamenti e realizzazioni della politica territoriale lorenese in Toscana: un tentativo di sintesi,* «Rivista di Storia dell'Agricoltura», XXVII, 1987, pp. 105 sgg.; IDEM, *Strade e politica in Toscana tra Medioevo ed età moderna,* in G. CIAMPI (a

lità toscana degli altri studiosi fiorentini, tra i quali Paolo Bellucci[125], Andrea Giuntini[126], Gabriella Ciampi e altri[127].

I Lorena introducono anche un minimo di classificazione delle strade, superano la *corvée* delle *comandate* su tutta la rete stradale a raggiera da Firenze e nella sua progettazione e realizzazione si giovano di grandi ingegneri e matematici, come Ximenes, Anastagi, Ferroni e Fabbroni. Anche qui tuttavia le innovazioni strutturali francesi lasciano il segno e sono sostanzialmente conservate nella Restaurazione, che perfeziona la cosiddetta «rivoluzione stradale lorenese» del primo periodo. Ma le maggiori attenzioni della Toscana lorenese in materia di lavori pubblici, e ovviamente trascuro i problemi relativi alla bonifica delle terre paludose, che porterebbe lontano, e anche, per questione di tempo, gli interventi idonei a costruire l'idrovia lungo l'Arno, Firenze-Tirreno, con diramazioni per Pisa e Livorno, sono dedicate alla costruzione dei valichi appenninici per rompere il suo isolamento e proiettarla verso l'esterno. Quando, al termine della Guerra di successione polacca, un'operazione di ingegneria politica internazionale insedia Francesco di Lorena in Toscana, la moglie Maria Teresa è già in odore della corona imperiale, che cinge di lì a poco, con l'esito della Guerra di successione austriaca. In questo momento l'Au-

cura di), *Il «Libro vecchio di strade» della Repubblica fiorentina,* Papafava Editore, Firenze 1987; IDEM, *Strade e comunicazioni della Toscana dei Lorena,* nel Catalogo della mostra *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena,* Amministrazione comunale, Fiesole 1989, pp. 13 sgg.; L. ROMBAI-M AZZARI, *La viabilità in Valdinievole nell'età leopoldina,* in *Atti del Convegno sulla viabilità nella Valdinievole dall'antichità a oggi,* Amministrazione comunale, Buggiano 1982, pp. 63 sgg.

[125] P. BELLUCCI, *I Lorena in Toscana. Gli uomini e le opere,* Medicea, Firenze 1984.

[126] A. GIUNTINI, *La rete infrastrutturale del Granducato di Toscana,* in I. ZILLI (a cura di), *Lo stato e l'economia tra Restaurazione e Rivoluzione,* II, *L'industria, la finanza e i servizi.*

[127] M. POZZANA, *La strada dei Sette Ponti. Un itinerario per conoscere un territorio,* Ente Provinciale per il Turismo, Arezzo 1985; G. PUCCINELLI, *In Lucchesia al tempo dei Baciocchi. Appunti sulle strade postali,* in *Il Principato napoleonico dei Baciocchi 1805-1814. Riforma dello stato e società,* Nuova Grafica Lucchese per Archivio di Stato, Lucca 1984, pp. 417 sgg.; IDEM, *La via dei Bagni di Lucca dalla seconda metà del XVIII secolo agli inizi del Principato napoleonico,* «Rivista di Archeologia Storia e Costume», IX, 1981, 1, pp. 30 sgg.; G.C. PAOLI, *Il problema della viabilità nella Toscana preunitaria. Strade e ferrovie con un'appendice di lettere di Bettino Ricasoli sulla strada Chiantigiana,* «Rassegna Storica Toscana», XXVII, 1981, 2, pp. 287 sgg.; G. CIAMPI, *Le strade della Maremma Grossetana e la viabilità maggiore nello Stato Nuovo Senese all'indomani della conquista medicea,* in L. ROMBAI (a cura di), *I Medici e lo Stato senese 1555-1609. Storia e territorio,* De Luca, Roma 1980, pp. 293 sgg.; IDEM, «*Il Libro vecchio di strade della Repubblica fiorentina*»; A.

stria ha necessità di una strada che unisca la Toscana a Vienna per ragioni politiche, militari ed economiche, si pensi allo scalo di Livorno, condotta al di fuori delle legazioni pontificie e dei confini di stati non soggetti al suo controllo, con un itinerario che faccia capo al nodo di Mantova, per Verona e il Brennero, diverso da quello della Firenze-Bologna.

In questo quadro è il caso, però, di contestualizzare prima il contributo che viene alla conoscenza del problema dei valichi appenninici in generale da alcuni convegni e manifestazioni espositive, come la mostra *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Giogo,* nel cui catalogo figurano tra l'altro i saggi di Daniele Sterpos su l'*Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso tre passi del Mugello* e Leonardo Rombai e Marco Sorelli su *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento. Dall'assetto* «ancien régime» *alla «rivoluzione stradale» lorenese*[128], e quella *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena*[129], nonché l'incontro di studi *Sulla viabilità della Valdinievole dall'antichità ad oggi*[130], il fondamentale convegno a impianto pluridisciplinare su *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo,* nel quale pure figurano due relazioni di Daniele Sterpos su *Alternanza dei valichi nei viaggi del passato tra Bologna e Firenze* e Lidia Calzolai e Leonardo Rombai su *La viabilità transappenninica nella Toscana moderna*[131], e il convegno *La viabilità appenninica dall'età antica ad oggi*[132]. Tra le altre ricerche di Sterpos sul problema dei valichi vanno ricordati ancora i saggi sulla *La «barrocciabile casentinese»: un'opera tipica 1786-1840* e *La «soluzione faentina» per le comunicazioni fra*

BORGI, *La rete stradale della Toscana nei suoi caratteri attuali, nella sua evoluzione storica, nelle sue esigenze di sviluppo,* «L'Universo», LVI, 1976, 6, pp. 969 sgg.

[128] D. STERPOS, *Evoluzione delle comunicazioni transappenniniche attraverso i tre passi del Mugello,* pp. 7 sgg.; L. ROMBAI-M. SORELLI, *La viabilità del Mugello occidentale intorno alla metà del Settecento. Dall'assetto* ancien régime *alla «rivoluzione stradale» lorenese*, pp. 35 sgg., in *Percorsi e valichi dell'Appennino fra storia e leggenda. Futa, Osteria Bruciata, Gioco,* Firenze Giorni e Gambi per i Comuni di Barberino di Mugello, S. Piero a Sieve e Scarperia, Firenzuola 1985.

[129] *Vie e mezzi di comunicazione nella Toscana dei Lorena.* Figura nel Catalogo il ricordato saggio di L. ROMBAI, *Strade e comunicazioni nella Toscana dei Lorena.*

[130] *Atti del Convegno sulla viabilità nella Valdinievole dall'antichità ad oggi.* Si veda il saggio di M. AZZARI-L. ROMABI, *La viabilità della Valdinievole nell'età Leopoldina*, pp. 63 sgg.

[131] D. STERPOS, *Alternanza dei valichi nei viaggi del passato tra Bologna e Firenze*, pp. 41 sgg.; L. CALZOLAI-L. ROMBAI, *La viabilità transappenninica nella Toscana moderna,* pp. 159 sgg., in *La viabilità tra Bologna e Firenze nel tempo.*

Firenze e la Romagna toscana dalle prime proposte settecentesche alla creazione della rotabile[133], e gli interventi *I valichi dell'Appennino Tosco-emiliano, La Bologna-Firenze nel Mugello* e *Strade dalla Toscana all'Adriatico*[134], nonché il fondamentale volume *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII*[135]. Anche per il problema dei valichi, però, bisogna fare riferimento ai due volumi *Bologna-Firenze* e *Firenze-Roma* delle più volte ricordate *Comunicazioni stradali attraverso i tempi.*Alla situazione della viabilità nella Romagna toscana è dedicato il saggio di Squarzanti nel volume miscellaneo *Romagna toscana. Storia e civiltà di una terra di confine*[136].

Lo sforzo dei Lorena per la realizzazione di un celere collegamento attraverso gli Appennini in territorio amico si concretizza nel 1739-1752 con la costruzione della Modena-Massa-Lucca per la Garfagnana, la cosiddetta Via Vandelli, dal nome di uno dei suoi progettisti, sulla quale si possono vedere i due volumi illustrati curati da Lucio Gambi e altri *La Via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa*[137]. Inoltre viene realizzata in breve tempo la strada Modena-Pistoia per l'Abetone, la Via Giardini, dal nome dell'ingegnere dal quale è stata costruita in territorio modenese, aperta al traffico nel 1779. Su «la grande strada di comunicazione colla Toscana e Mantovano», si dispone di alcuni studi specifici di anni recenti: al 1987 risale il saggio di Leonardo Rombai e Giuseppina Carla Romby *Le antiche strade dell'Appennino pistoiese e la Via Regia Modenese*[138], al 1990 quelli di

[132] P. Foschi-E. Penoncini-R. Zagnoni (a cura di), *La viabilità appenninica dall'Età antica a oggi,* Società Pistoiese di Storia Patria, Porretta Terme 1998.

[133] D. Sterpos, *La «barrocciabile casentinese»: un'opera tipica 1786-1840,* «L'Universo», 4, 1979, pp. 779 sgg.; Idem, *La «soluzione faentina» per le comunicazioni fra Firenze e la Romagna toscana dalle prime proposte settecentesche alla creazione della rotabile,* «Studi Romagnoli», 1981, XXXII, pp. 89 sgg.

[134] D. Sterpos, *I valichi dell'Appennino Tosco-emiliano,* «Le Vie d'Italia», 8, agosto 1961; Idem, *La Bologna-Firenze nel Mugello,* in *Il Mugello un territorio una presenza culturale,* All'insegna del Giglio, Firenze 1983, pp. 9 sgg.; Idem, *Strade dalla Toscana all'Adriatico,* «Le Vie d'Italia», a. 68, 9, sett. 1962, pp. 1109 sgg.

[135] Idem, *Porti adriatici e paesi dell'Appennino nel secolo XVIII,* Tipografia De Luca per Società Autostrade, Tivoli 1973.

[136] S. Squarzanti, *Le vie di comunicazione,* in N. Graziani (a cura di), *Romagna Toscana. Storia e civiltà di una terra di confine,* Le Lettere, Firenze 2001, I, pp. 81 sgg. Qui le comunicazioni sono state mantenute lungamente «in condizioni di precarietà strutturale» per questioni strategico-militari e solo con i Lorena risultano avviati i tentativi, rimasti peraltro progettuali, di allacciare un collegamento della Romagna alla Toscana.

[137] *La Via Vandelli strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano,* Artioli Editore, Modena 1987; *La Via Vandelli strada ducale del*

Stefano Gemmi su *La costruzione della Transappenninica per Modena* e di Tiziano Arrigoni su *Teoria scientifica e prassi tecnologica. Paolo Frisi e la strada Modenese*[139], al 1998 il saggio di Francesca Sirotti su *La «grande strada di comunicazione colla Toscana e Mantovano»*[140]. Si sofferma su una considerazione generale del problema dei valichi Paolo Bellucci nel saggio *La politica lorenese della viabilità: i valichi stradali transappenninici*[141]. Alle transappenniniche bolognesi sono dedicate una cavalcata di Paolo Guidotti, *Strade transappenniniche bolognesi*[142], e il saggio di Giovanni Bortolotti su *La strada di Porretta*[143].

La strada di valico che riceve le maggiori attenzioni è l'itinerario storico Firenze-Bologna, ancora nel primo Medioevo condotto per il passo dell'Osteria Bruciata, poi per il Giogo di Scarperia e, infine, con i Lorena, per il passo della Futa con un progetto di Anastasio Anastagi. Altra strada di valico progettata e avviata a realizzazione è la «barrocciabile» casentinese, che conosciamo specie per gli studi di Sterpos. Essa avrebbe dovuto allacciare i rapporti stabili con una terra isolata del Granducato, il Casentino, sugli Appennini, ma il tracciato dopo dieci anni di lavoro arriva solo a Consuma e s'interrompe. Ripresi nella Restaurazione, i lavori risultano del tutto ultimati nel 1840. Ancora un valico in territorio toscano bisogna superare per comunicare con la cosiddetta Romagna toscana e con i sedici comuni del Granducato posti sul crinale degli Appennini verso Faenza e Forlì. Iniziata nel 1782, viene interrotta dalle difficoltà oggettive da superare e, anche, ovviamente, dagli eventi rivoluzionari e napoleonici. Nonostante l'attenzione francese, la strada viene concretamente ripresa nel 1831, quando Leopoldo II incarica della sua costruzione Alessandro Manetti, che la conduce per il passo della Colla di Pratiglione. Tra le

'700 da Modena a Massa. Da Frignano alla Garfagnana e al Ducato di Massa, ivi, 1989.

[138] L. Rombai-G.C. Romby, *Le antiche strade dell'Appennino pistoiese e la Via Regia Modenese,* Pacini per Provincia di Pistoia, Pisa 1987.

[139] S. Gemmi, *La costruzione della Transappenninica per Modena: aspetti diplomatici e finanziari,* in I. Tognarini (a cura di), *Il territorio pistoiese e i Lorena tra '700 e '800,* pp. 119 sgg.; T. Arrigoni, *Teoria scientifica e prassi tecnologica in Toscana: Paolo Frisi e la Strada modenese, ivi*, pp. 161 sgg.

[140] F. Sirotti, *La «grande strada di comunicazione colla Toscana e Mantovano»*, «Atti e Memorie» della Deputazione di Storia Patria di Modena, s. XI, vol. XX, 1998, pp. 221 sgg.

[141] P. Bellucci, *La politica lorenese della viabilità: i valichi stradali transappenninici,* in Z. Ciuffoletti-L. Rombai (a cura di), *La Toscana dei Lorena. Riforme territorio società,* pp. 477 sgg.

strade di valico che interessano la Toscana, particolare attenzione merita la cosiddetta Strada dei due mari, dal Tirreno all'Adriatico, tra Livorno e Pesaro e Ancona attraverso Firenze. È uno dei tracciati della già ricordata Strada della Guinza, di cui abbiamo parlato. Il tronco Arezzo-San Sepolcro, iniziato nel 1816, risulta ultimato nel 1825. Oltre i confini, attende di essere realizzato il tronco S. Sepolcro-Urbania, del tutto completato nel 1839, quando si va dal Tirreno all'Adriatico. La strada di Porretta, tra Bologna e Pistoia, ostacolata dai fiorentini, che con essa si vedono privati dei benefici dei traffici commerciali, viene avviata a costruzione nel 1816 nel tratto bolognese Bologna-Porretta e realizzata nel 1840-47 nel tratto Pistoia-Porretta, da una compagnia privata. La strada da Sarzana a Parma per il passo della Cisa, decretata da Napoleone, risulta completata da Maria Luisa D'Asburgo-Lorena nel territorio parmense nel 1831-47. La strada da Pontremoli a Sarzana viene ultimata nel 1859.

Evitando di scivolare in un «ottica celebrativa» – l'espressione è di Ciuffoletti e Rombai – non è dubbia la vastità degli interventi di riforma del territorio, dell'economia, delle istituzioni condotta dai Lorena in Toscana già nel primo periodo del loro dominio, interrotto dagli eventi rivoluzionari e napoleonici, e completata nel secondo a decorrere dalla Restaurazione. Le strade sono il motore della vita economica, sociale e civile dello stato e sono intrinsecamente coniugate alle riforme della configurazione territoriale e amministrativa realizzate dai Lorena, anche se esse non raggiungono gli estremi delle innovazioni francesi, e al liberismo economico, tenacemente perseguito dai Granduchi dopo la Guerra di Successione polacca. Anche per i valichi, benché la viabilità di valico sia assai laboriosa e costosa, oltre che complicata a pianificarsi perché necessita, ovviamente, del concorso degli stati vicini interessati, che non sempre concordano, vuoi per questioni militari, vuoi per questioni di finanza, vuoi assai più spesso per questioni economico-commerciali, alla fine gli attraversamenti appeninici realizzati sono ben otto. I Lorena, nel complesso, portano a compimento la «rivoluzione stradale» e, con il completamento della raggiera in partenza da Firenze, benché la Maremma sia ancora destinata a restare impenetrabile, consegnano all'Italia unita una buona rete stradale, che nell'Ottocento si giova largamente delle innovazioni istituzionali e amministrative francesi.

8. *Il Regno di Napoli*

Anche il territorio del Regno di Napoli, praticamente per tutto il Novecento, fino agli anni Settanta, risulta per lunghi decenni del tutto espunto e non solo trascurato dalla critica storica, eccezion fatta per il noto volume di Raffaele Ciasca sulle bonifiche, edito nel lontano 1928. Ancora una volta l'eccezione è per Daniele Sterpos, che agli inizi degli anni sessanta pubblica i due volumi *Roma Capua* e *Capua-Napoli.* Nel 1973 una magistrale sintesi dei trasporti meridionali in età medioevale e moderna di Luigi De Rosa, *Trasporti terrestri e marittimi nella storia dell'arretratezza meridionale,* apre i lavori della V Settimana di Studi dell'Istituto Datini di Prato[144]. L'anno successivo, dopo i saggi di Francesco Caracciolo su *Vie di comunicazione e servizio postale nel Regno di Napoli tra XVI e XVII secolo*[145] e di Imbucci, *Note sulla viabilità nel Meridione d'Italia nella seconda metà del XVIII secolo*[146], Giovanni Aliberti sistema l'evoluzione storica della rete stradale dell'Ottocento napoletano prima e dopo l'Unità nel quadro di una monografia su *Ambiente e società nell'Ottocento meridionale*, incentrata essenzialmente sull'analisi degli insediamenti umani e dei poli amministrativi[147]. Intanto arrivano i primi risultati delle ricerche avviate nel clima nuovo che si è creato intorno al tema. Ricordo gli studi di Alessandra Bulgarelli su *Le comunicazioni del Mezzogiorno dall'arrivo di Carlo di Bordone al 1815. Strade e poste* e su *Rete stradale e opere pubbliche durante il Decennio francese in un inedito rapporto di Pietro Colletta*[148]. Per le questioni postali dei pe-

[142] P. GUIDOTTI, *Strade transappenniniche bolognesi dal Millecento al primo Novecento. Porrettana, Futa, Setta*, Clueb, Bologna 1991.

[143] G. BORTOLOTTI, *La strada di Porretta,* Camera di Commercio, Bologna 1954.

[144] L. DE ROSA, *Trasporti terrestri e marittimi nella storia dell'arretratezza meridionale*, già in «Rassegna Economica», a. XVIL, 3, 1982, pp. 689 sgg., poi con il titolo *Comunicazioni terrestri e marittime e depressione economica: il caso del regno di Napoli (secoli XIV-XVIII,* in A. MANNINI MARX (a cura di), *Trasporti e sviluppo economico,* pp. 3 sgg., ora rifuso in L. DE ROSA, *Conflitti e squilibri nel Mezzogiorno tra Cinque e Ottocento,* Laterza, Bari 1999, con il titolo *L'insufficienza delle infrastrutture.*

[145] F. CARACCIOLO, *Vie di comunicazione e servizio postale nel Regno di Napoli tra XVI e XVII secolo,* «Rivista di Storia Sociale e Religiosa», a. I, 2, luglio-dic. 1972.

[146] G. IMBUCCI, *Note sulla viabilità nel Meridione d'Italia nella seconda metà del XVIII secolo,* in *La società religiosa in Età moderna,* Guida, Napoli 1973, pp. 853 sgg.

[147] G. ALIBERTI, *Ambiente e società nell'ottocento meridionale*, Edizioni di Storia e Letteratura, Roma 1974, pp. 70 sgg.

riodi precedenti è bene fare riferimanto innanzitutto agli studi di Antonio Di Vittorio *Il sistema postale del Mezzogiorno nell'età viceregnale 1500-1734* e *Gli Austriaci e il Regno di Napoli 1707-1734. Ideologia e politica di sviluppo*[149], nonché al saggio di Roberto Mantelli su *Il Corriere maggiore*[150]. Per il Sette-Ottocento ha seguito l'itinerario della strada delle Calabrie Diomede Ivone con il saggio *Stazioni di posta sulla strada delle Calabrie tra Settecento e Ottocento*[151], ma uno sguardo complessivo alle questioni della posta in età moderna è desumibile dal volume di Vito Mancini, *Storia postale del Regno delle Due Sicilie,* confluito nell'opera a più mani curata assieme a Paolo Vollmeier, utile per la massa di documenti riprodotti integralmente e spesso diversamente impossibili a reperirsi, *Storia postale del Regno di Napoli dalle origini all'introduzione del francobollo*[152].

In materia di viabilità i contributi più significativi sono di Angelo Massafra e Nicola Ostuni, il primo posto innanzi ai problemi della rete stradale da un osservatorio storico-politico e il secondo mosso da una prospettiva storico-economica. Angelo Massafra parte da un'analisi microstorica della rete stradale pugliese tra Settecento e Ottocento[153], di una regione tra le meglio fornite di strade per ragioni economiche innanzitutto, essendo la cerealicoltura barese il granaio di

[148] A. BULGARELLI LUKACS, *Le comunicazioni del Mezzogiorno dall'arrivo di Carlo di Borbone al 1815. Strade e poste,* «Archivio Storico per le Province Napoletane», s. IV, a. XV-XCIV, 1976, pp. 283 sgg.; a. XVI-XCV, 1977, pp. 281 sgg.; EADEM, *Rete stradale e opere pubbliche durante il Decennio francese in un inedito rapporto di Pietro Colletta,* ivi, s. IV, A. XVII, 1979, pp. 325 sgg.

[149] A. DI VITTORIO, *Il sistema postale del Mezzogiorno in età viceregnale 1500-1734,* Istituto di Studi Storici Postali, «Quaderni di Storia Postale», 7, Prato 1987; IDEM, *Ideologia e politica di sviluppo,* «Biblioteca di Studi Meridionali», 2, Giannini, Napoli 1973, pp. 375 sgg.

[150] R. MANTELLI, *Burocrazia e finanze pubbliche nel Regno di Napoli,* «Biblioteca di Storia Economica», 4, Pironti Editore, Napoli 1981, cap. V, *Il Corriere maggiore*, pp. 145 sgg.

[151] D. IVONE, *Stazioni di posta sulla strada delle Calabrie tra Settecento e Ottocento,* «Nuova Rivista di Economia e Storia», I, 2-3, 1995, pp. 281 sgg.

[152] V. MANCINI, *Storia postale del Regno delle Due Sicilie,* Mezzina, Molfetta 1965, 1986 (2); P. VOLLMEIER-V. MANCINI, *Storia postale del Regno di Napoli dalle origini all'introduzione del francobollo,* Paolo Vollmeier, Castagnola 1996. Anche per questi studi si veda A. DI BIASIO, *La storia postale italiana. Rassegna bibliografica e note metodologiche,* in «Questioni storiografiche», «RNR», 1, 2001, pp. 139 sgg.

[153] A. MASSAFRA, *Infrastrutture e sviluppo: la rete viaria provinciale in Puglia dalla Restaurazione agli anni Trenta,* Atti del terzo Convegno di Studi sul *Risorgimento in Puglia. L'Età della Restaurazione*, Bracciodieta Editore per Istituto per la Storia del Risorgimento Italiano, Comitato di Bari, Bari 1983, pp. 431 sgg., in edizione de-

Napoli, e per l'alto livello dell'economia olearia, anche se i trasporti preferiscono la via del cabotaggio con la capitale prima di avviare il prodotto ai mercati internazionali. Approda, alla fine, a una sintesi generale della viabilità meridionale tra XVIII e XX secolo[154]. Ma alle condizioni della rete viaria pugliese fanno riferimento anche i saggi di Giuseppe Di Benedetto *La progettazione del sistema viario in Terra di Bari nel XIX secolo, La realizzazione della rete stradale ottocentesca attraverso le fonti dell'Archivio di Stato di Bari* e *L'amministrazione del sistema viario in Puglia*[155]. A Nicola Ostuni, invece, si deve una più generale ricerca su *Le comunicazioni stradali nel Settecento meridionale* e una sintesi sulla viabilità e sulle riforme francese, frutto di una relazione al Convegno *Villes et territoire pendant la période napoléonienne*, oltre ad una sintesi complessiva sulle vie di mare e di terra dell'intero Mezzogiorno moderno e contemporaneo, *Strade liquide e terrestri nel Mezzogiorno nell'età moderna e contemporanea.* È anche autore di una prima ricerca sui difficili inizi delle ferrovie meridionali con il volume *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie* e di un interessante saggio sulla viabilità Napoli-Puglia, che fa perno su Benevento, nel quale analizza il tracciato delle sue diverse varianti, ne evidenzia le difficoltà tecniche e gli ostacoli che vengono dall'*enclave* di Benevento, per cui molti prodotti, prendono la via del mare nel commercio non solo internazionale[156].

finitiva con il titolo *Dinamiche territoriali e formazione della rete viaria in Puglia dalla fine del Settecento all'Unità,* in IDEM, *Campagne e territorio nel Mezzogiorno tra Settecento e Ottocento,* Dedalo, Bari 1984, pp. 149 sgg.

[154] A. MASSAFRA, *Désequilibres régionaux et réseaux de trasport en Italie méridionale du milieu du XVIIIe siècle à l'Unité italienne,* «Annales», 5, 1988, pp. 1045 sgg.; IDEM, *Rete viaria e dinamiche territoriali nel Mezzogiorno d'Italia tra la seconda metà del XVIII e l'inizio del XX secolo,* in F. LOMONACO (a cura di), *Cultura, società e potere,* Studi in onore di Giuseppe Giarrizzo, Morano, Napoli 1990, pp. 131 sgg.

[155] G. DI BENEDETTO, *La progettazione del sistema viario in Terra di Bari nel XIX secolo,* in G. ALISIO-V. VALERIO (a cura di), *Cartografia napoletana dal 1781 al 1889. Il Regno, Napoli, La Terra di Bari,* Prismi, Napoli 1983, pp. 103 sgg.; IDEM, *La realizzazione della rete stradale ottocentesca attraverso le fonti dell'Archivio di Stato di Bari,* «Storia dell'Urbanistica», a. I, 1, luglio-dic. 1981, pp. 9 sgg.; IDEM, *L'amministrazione del sistema viario in Puglia,* in *Gli archivi per la storia dell'alimentazione,* Atti del Convegno, Potenza-Matera, 5-8 settembre 1988, Ministero per i Beni Culturali e Ambientali, Ufficio centrale per i Beni Archivistici, Roma 1995, pp. 509 sgg.

[156] N. OSTUNI, *Le comunizioni stradali nel Settecento meridionale,* ESI, Napoli 1991; IDEM, *Riforme amministrative e viabilità nel Decennio francese,* in *Villes et territoire pendant la période napoléonienne,* pp. 161 sgg.; IDEM, *Benevento enclave pon-*

Dopo il saggio di Giura *Vie di comunicazione e vita economica nel Mezzogiorno in età moderna*[157], in un quadro di rinnovati interessi per il problema dei trasporti, la *Storia del Mezzogiorno*, diretta da Rosario Romeo e Giuseppe Galasso, nel 1991 pubblica il saggio *Trasporti e strade in età moderna* di Giovanni Brancaccio, cui si deve anche un apprezzato studio sulla cartografia storica[158]. Approdano a una sintesi generale anche le mie ricerche sulla viabilità meridionale, partite da indagini microstoriche sulla viabilità della Valle del Garigliano, del Lazio meridionale e della Terra di Lavoro, e concretizzatesi alla fine in un saggio sulla viabilità dal tardo Settecento all'Unità d'Italia nel quadro della monografia *Politica e amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento,* anche attraverso le considerazioni maturate sulle tecniche di costruzione sette-ottocentesche, sulla cilindratura e sulla banda delle ruote[159]. Per il Mezzogiorno, infine, sono molti gli studiosi che si sono dedicati a ricerche di storia della viabilità[160]. Ma tra tutti gli studi, mi pare il caso di

tificia nel Regno di Napoli, ostacolo al commercio del Mezzogiorno preunitario: costi di trasporto e itinerari alternativi tra Capitanata e Napoli (secoli XVIII-XIX); IDEM, *Strade liquide e terrestri nel Mezzogiorno nell'età moderna e contemporanea,* in G. SIMONCINI (a cura di), *Sopra i porti di mare,* II, *Il Regno di Napoli,* Leo Olschki, Firenze 1993, pp. 39 sgg.; IDEM, *Iniziativa privata e ferrovie nel Regno delle Due Sicilie,* Giannini, Napoli 1982.

[157] V. GIURA, *Vie di comunicazione e vita economica nel Mezzogiorno in età moderna.*

[158] G. BRANCACCIO, *Trasporti e strade,* in *Storia del Mezzogiorno,* VII/1, Napoli, Edizioni del Sole, 1991, ora con il titolo *La struttura viaria,* in IDEM, *Il «governo» del territorio nel Mezzogiorno moderno,* Editrice Itinerari, Lanciano 1996. Si veda anche IDEM, *Strade di terra di mare di acqua. Verso un sistema integrato nell'età napoleonica*; IDEM, *Navigazione interna, rete viaria e infrastrutture portuali nell'Italia napoleonica: fra progettazione e realizzazioni*; IDEM, *Geografia cartografia e storia del Mezzogiorno,* Guida, Napoli 1991.

[159] A. DI BIASIO, *Politica e amministrazione del territorio nel Mezzogiorno d'Italia tra Settecento e Ottocento*, ESI, Napoli 2004; IDEM, *Il passo del Garigliano nella storia d'Italia. Il ponte di Luigi Giura;* IDEM, *Le strade di Terra di Lavoro nella prima metà dell'Ottocento,* «Civiltà Aurunca», IX, 23, 1993, pp. 33 sgg.; IDEM, *Territorio e viabilità nel Lazio meridionale. Gli antichi distretti di Sora e di Gaeta 1800-1860*; IDEM, *L'attività del Corpo di Ponti e Strade*, in A. BUCCARO-F. DE MATTIA (a cura di), *Scienziati-artisti. Formazione e ruolo degli ingegneri*, Electa, Napoli 2003, pp. 91 sgg.; IDEM, *La strada napoletana tra Settecento e Ottocento. La cilindratura*; IDEM, *La strada napoletana. La larghezza della banda delle ruote*; IDEM, *La strada europea tra Settecento e Ottocento. L'Italia.*

[160] G. FOSCARI, *Le strade del Regno di Napoli. Le riforme, le istituzioni, il dibattito*, «Rivista Italiana di Studi Napoleonici», 1-2, 2001, pp. 187 sgg.; A. GIANNETTI, *La strada dalla città al territorio: la riorganizzazione spaziale del Regno di*

segnalare la ricerca a più mani *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, del 1998, per gli interessi interdisciplinari da cui è mossa[161]. Dopo la sintesi di Orazio Cancila[162], la viabilità siciliana, infine, è stata recentemente rivisitata da Vinciguerra con il saggio *Territorio e viabilità in Sicilia* e da Paolo Militello con il saggio *L'assetto viario della Sicilia nella prima metà dell'Ottocento*[163].

Quale giudizio si desume dagli studi sulla viabilità meridionale in età moderna? Essa è senza dubbio di ostacolo allo sviluppo economico. Nel Settecento poco o niente si fa, se non nei primi tratti delle strade regie, che sono Strade di caccia, ovvero conducono alle tenute di caccia del sovrano. La strada degli Abruzzi è ferma a Venafro, quella di Puglia a Bovino, quella delle Calabrie a Eboli. I tracciati disponibili e le guide desunte dagli itinerari sono i cammini postali, semplici sentieri in terra battuta, che anche qui, qui maggiormente, quando non si erpicano per le pendenze proibitive delle montagne si avventurano nella palude e attraversano fiumi, grandi e piccoli, a guado. La manutenzione è affidata alle comunità, anche per le strade regie che le attraversano, il che vuol dire semplicemente che non viene fatta. La stessa costruzione è affidata a deputazioni di notabili, sempre digiune di tecnica e di scienza. Le istituzioni create per gestire il territorio e le strade, la Giunta delle strade e quella dei Siti reali, per l'inefficienza mostrata sono destituite e sostituite con la Soprintendenza delle Strade, secondo alcuni più funzionale. A essa Nicola Ostuni e Giuseppe Fo-

Napoli nel Cinquecento, in *Storia d'Italia*, «Annali», 8, *Insediamenti e territorio*, pp. 241 sgg.; D. COSIMATO, *Vie di comunicazione nel Principato Citeriore al sorgere dell'Unità nazionale*, «Rivista Storica dei Comuni», III, 1-2, 1971; L. AVAGLIANO, *La strada in Lucania dall'Età moderna all'Età contemporanea*, in A. CESTARO (a cura di), *Società e religione in Basilicata nell'Età moderna*, D'Elia Editori, Potenza 1977, I, pp. 381 sgg.; A. MOTTA, *Carlo Afan De Rivera burocrate intellettuale borbonico. Il sistema viario lucano preunitario*, Arti Grafiche Finiguerra, Lavello 1989; IDEM, *Vicende storico-costruttive della regia strada di Basilicata tra Settecento e Ottocento*, «Rassegna Storica Lucana», 13, 1991, pp. 27 sgg.; IDEM, *La viabilità nel Melfese tra XVIII e XIX secolo*, «Radici», 6, 1990, pp. 19 sgg.; IDEM, *Il collegamento tirreno-adriatico. Una strada lunga duecento anni*, ivi, 3, 1989; 4, 1990, rispettivamente pp. 7 sgg., 43 sgg.; M.R. PESSOLANO, *Il sistema portuale abruzzese-molisano dal viceregno all'Unità*, in G. SIMONCINI (a cura di), *Sopra i porti di mare*, II, *Il Regno di Napoli*, pp. 155 sgg.; C. BARUCCI, *I porti delle Calabrie in periodo borbonico*, *ivi*, pp. 261 sgg.

[161] *Le vie del Mezzogiorno. Storia e scenari*, specie l'intervento di G. CIRILLO, *I traffici del Regno. Strade e porti nel Mezzogiorno moderno.*

[162] O. CANCILA, *Il problema stradale fino all'Unificazione*, in *Storia della Sicilia*, IX, ESI, Napoli 1977.

[163] S. VINCIGUERRA, *Territorio e viabilità in Sicilia tra Settecento e Ottocento*, «Me-

scari fanno risalire in qualche modo il Corpo degli Ingegneri del Decennio. Ma in realtà è altra cosa. Il Decennio francese rivoluziona il territorio, l'economia, la società e le istituzioni. La nascita del Corpo di Ponti e Strade e della Scuola di Applicazione degli ingegneri, veri «strumenti di fuoriuscita dall'arretratezza», fanno la differenza rispetto al passato. Le strade sono classificate e dimensionate. Le somme destinate alla loro costruzione sono inserite negli stati discussi e reperite con addizionale o con ratizzi, quando non sono a carico del Tesoro. Nasce la pratica generalizzata degli appalti. La nuova configurazione territoriale e la riforma amministrativa mettono salde radici. L'abolizione della feudalità, l'eversione dell'asse ecclesiastico, le quotizzazioni demaniali procedono verso la società dell'individualismo. La borghesia acquista voce nei Consigli provinciali e distrettuali e nei Decurionati, dove chiede la costruzione delle strade. La rivoluzione borghese, per quanto imperfetta, cambia il volto alla società. Quello che nasce e gestisce il territorio e costruisce le strade è un mondo diverso dal passato. A Napoli, però, come altrove, i francesi non riescono a raccogliere i frutti del loro lavoro, troppo breve è la loro permanenza. Ma nei cinquanta anni che seguono, fino all'Unità d'Italia, utilizzando le istituzioni francesi, che invano, per quel che attiene gli ingegneri, i lealisti borbonici tentano di demolire a partire dalla Restaurazione, il Regno di Napoli costruisce più di tremila miglia di strade regie, provinciali e comunali, anche per i benefici che trae dalla presenza ai massimi ranghi della burocrazia di Carlo Afan De Rivera, il quale riesce felicemente a coniugare le intuizioni del movimento riformatore con le suggestioni della Francia napoleonica. Le strade regie vengono finalmente portate alla estrema periferia, a Sud come a Nord, in Calabria, in Puglia, negli Abruzzi, ma tranne che per la Puglia e la Terra di Lavoro, gli sforzi sembrano inutili per la carenza delle strade comunali. Le stesse strade dal centro al mare ristagnano. Le traverse Tirreno-Adriatico, che si concretizzano con le vie di Puglia, rispettivamente per Benevento e Avellino, e con la via del Molise, oltre che con la strada di Matera e con la Avezzano-Gaeta, sono insufficienti.

9. *Conclusioni*

Daniele Sterops ha considerato, con le *Viae publicae* romane, l'impianto delle ferrovie e la costruzione delle autostrade, l'ammodernamento delle strade regie fra il 1760 e il 1796 «una delle quattro operazioni che, per quanto le comunicazioni incidono sull'assetto del ter-

ritorio, hanno dato all'Italia la fisionomia che presenta»[164]. In realtà è il caso di aggiungere il riflesso che sull'assetto del territorio hanno avuto le innovazioni francesi nel quadro della sua più generale gestione. Dalla Restaurazione all'Unità dovunque gli stati capitalizzano le innovazioni francesi, anche nel campo istituzionale, e viene portata a completamento la realizzazione dei progetti che risalgono a quell'esperienza, a Napoli anche in materia di bonifiche e di boschi, ma la rete stradale al momento dell'Unità del paese esprime inevitabilmente il riflesso dei difficili equilibri riscontrati nel secondo Settecento. Alla Lombardia, alla Toscana e anche al Piemonte, attestati in posizione di privilegio, rispondono il Mezzogiorno e alcuni territori ex pontifici con una rete stradale che accusa i segni di grave disagio, dovuto all'impatto che ha sulla generale configurazione del territorio per l'insufficiente viabilità comunale. Nelle regioni interne, destinate a restare completamente isolate nei lunghi mesi della stagione invernale, lungamente, ancora nell'Ottocento inoltrato, chiunque debba intraprendere un lungo viaggio, è consapevole che deve prima passare dal prete e dal notaio, perché sa quando il viaggio incomincia, ma ignora se avrà mai una fine, tanti sono gli ostacoli, le difficoltà, i pericoli sparsi lungo il suo percorso.

«La mappa della viabilità ordinaria presentava alle soglie dell'unificazione caratteri di estrema frammentarietà e forti squilibri regionali», che contribuiva fra l'altro «ad affossare le deboli strutture di un'industria meridionale rimasta in gran parte a livelli artigianali». Lo evidenzia Donata Brianta nel saggio *Strade porti e servizio postale,* ma lo sostiene anche Stefano Maggi nel volume *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX)*[165]. A voler considerare i dati numerici disponibili, prendendo anche in considerazione le statistiche immediatamente postunitarie, possiamo dire che le regioni già ricche di strade diventano ancora più ricche, come nel Mezzogiorno Terra di Lavoro e Puglia. Ma, a livello più generale, degli 86mila Km di strade che la statistica del 1863 conta in Italia, 11,223, il 13,06% sta nel Mezzogiorno, il 25,20% sta in Emilia Marche e Umbria, il 23,58% in Lom-

ridiana», 36, 1999, pp. 91 sgg.; P. MILITELLO, *L'assetto viario della Sicilia nella prima metà dell'Ottocento,* in G. GIARRIZZO-E. IACHELLO (a cura di), *Le mappe della storia,* pp. 85 sgg.

[164] D. STERPOS, «*La barrocciabile casentinese*», pp. 779-80.

[165] D. BRIANTA, *Strade porti e servizio postale,* in *Storia d'Italia dalla civiltà latina alla nostra repubblica,* VII, De Agostini, Novara 1981, p. 329; S. MAGGI, *Politica ed economia dei trasporti (secoli XIX-XX): Una storia della modernizzazione ita-*

bardia, il 19,58% nelle terre subalpine, il 14,38 % in Toscana. La posizione del Mezzogiorno è ancora più infelice di quel che sembra perché la sua superficie è pari al 32,20% della superficie complessiva d'Italia.

ALDO DI BIASIO
Università di Napoli «L'Orientale»

liana, il Mulino, Bologna 2001, pp. 75 sgg. Si veda anche G. FUMI, *Vie di comunicazione e trasporti,* in *Guida all'Italia contemporanea 1861-1997,* I, *Risorse e strutture economiche,* Garzanti, Milano 1998, pp. 89 sgg.