

Pubblicato in versione elettronica sul sito IBC

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it>

Home >>Parliamo di...>>Lucio Gambi: un catalogo multimediale, 2008>>

<http://www.ibc.regione.emilia-romagna.it/wcm/menu/dx/07/parliamo/storico/gambi.htm>

Prospettive di una ricerca

Il convegno sulla via Vandelli e la mostra che lo ha integrato, traducendo in una incisivamente dettagliata visualità i suoi temi, ha avuto in certo modo gli stessi effetti che una vecchia favola racconta per le pietre che si lanciassero, da chi varcava in quel punto la dorsale peninsulare, nelle acque del lago Scaffaiolo. Già nel suo libretto didascalico sui monti, le foreste, i fiumi e i bacini lacustri Giovanni Boccaccio scriveva, poco dopo il 1350, che ove qualcuno gettasse una pietra nelle sue acque, immediatamente il lago s'agitava, l'aria del lago si riempiva di nuvole e ne nasceva una vorticosa battaglia di venti. Il primo risultato della mostra e del convegno è stato quello di dare una chiara e documentata ricostruzione di come si è formata la via, indicata abitualmente col nome di Vandelli, che ha conferito struttura carrozzabile ad alcune vecchie mulattiere transappenniniche scorrenti fra il Frignano e la Garfagnana, e che fu destinata a congiungere la pianura modenese con la costa versiliese. La delineaione di questa via ebbe almeno tre fasi: da una prima sistemazione nel 1738, utilizzando la antichissima via Bibulca - via in origine di trasmigrazione pastorale fra monte e pianura, che seguiva il fondo della valle del Secchia e più avanti il contrafforte montano fra le valli del Dragone e del Dolo - a una nuova definizione studiata l'anno dopo su altri itinerari - che dalla valletta del Tiepido salgono alla cresta displuviale fra i bacini del Secchia e del Panaro - e infine ad un'ultima operazione alternativa che riguarda la molto disagiata parte collinare del tracciato e fu intrapresa nel 1749 per allacciare fra loro i due itinerari. I cui tratti più discutibili erano precisamente quello iniziale di attacco e rampicata del frazionato rilievo collinare e quello terminale di superamento della compattissima dorsale appennina, ad altitudini di oltre i 1200 m.

La ricostruzione di queste vicende non si è però ristretta alla identificazione degli itinerari della via carrozzabile, ma ha consentito anche di metter in luce, aprendo un ampio squarcio documentario, la organizzazione della viabilità frignanese nel secolo XVIII. E così si è avuto modo di appurare che la nuova viabilità carrozzabile intrapresa in questo secolo si innesta su quella che s'era creata e radicata già molti secoli prima, e nelle sue maglie compie più che altro selezioni, aggiustamenti, raccordi, modificazioni tecniche. Che la rendono sì diversa da quella antica, ma che non impediscono a quest'ultima di restare per parecchi anni bene riconoscibile. E quindi permettono ancora ai nostri giorni di individuare, almeno a grandi linee, i probabili assi viabili con cui in età romana - soprattutto nei due ultimi secoli a.C.: un periodo di grande spinta colonizzatrice - scegliendo e sistemando piste e itinerari di remota origine fu valicata la catena degli Appennini e congiunta la val d'Arno con il pedemonte emiliano.

In una parola, la carta con cui la mostra ha inizio, che disegna un'ipotesi intorno alla formazione in questa zona del sistema viabile romano, ci fa capire anche che le vicende e i procedimenti di costituzione del sistema stradale moderno - fino a quando non ha trionfato la società industriale - sono stati molto simili. E dimostra inoltre che, pure con spostamenti o varianti locali, l'impostazione o per meglio dire l'armatura

nel suo complesso di quei sistemi, il romano e il moderno, ha molte analogie. Nello schema di questa armatura leggiamo così il persistere di una traiettoria, impersonata da diverse aste, che da sud a nord lega i bacini interni della penisola alla pianura padana e che s'incrocia in quest'area con un'altra orientata in direzione quasi ortogonale, che pare voglia invece distendersi fra le coste adriatiche e tirreniche.

È qui, nell'analisi topografica e storica di queste traiettorie e dei rapporti funzionali fra loro, che il convegno e la mostra hanno individuato e agitato numerosi problemi la cui soluzione resta affidata agli studi venturi. Il più immediato di questi problemi consiste nel riconoscimento minuzioso e preciso dei multipli orditi dei tracciati viabili che hanno scavalcato l'Appennino da epoca preromana a epoca medioevale: un'operazione che si compirà in modo soddisfacente quando la geologia, l'archeologia, l'epigrafia e lo studio delle fonti manoscritte potranno confluire in un lavoro integrato. E già si è avuta, da voci provenienti da discipline diverse, una acuta indicazione di una direzione da perseguire, nella identificazione sistematica dei ponti che esistevano fino al secolo XIII (qualcuno è rimasto fino ad oggi) o di cui si ha testimonianza negli statuti o negli atti medioevali. E insieme ai punti di scavalco (o anche di guado) dei corsi d'acqua, gli ospizi e i luoghi di ricovero: soprattutto nelle aree più aspre e deserte della fascia montana.

Ma il discorso su ponti ed ospizi ci porta a quello della gestione delle strade da parte delle comunità locali e delle corporazioni dei someggiatori: e da qui si amplia ai sistemi insediativi, ai loro nodi forti (castelli, borghi, nuclei plebani), ai loro luoghi di incontro e di scambio (i mercati), ai loro punti nati dai bisogni degli addetti ai traffici e dei viaggiatori (le poste e le osterie), ai benefici economici e culturali che ritraggono le località ubicate a lato di una via, quando questa diventa carrozzabile. Per i secoli postmedioevali poi il discorso implica un'analisi di come quella gestione si trasferì a poco a poco dai villaggi montani a corpi o magistrature che avevano il loro fulcro nelle città della pianura ed esprimevano la dilatazione dei loro poteri sull'area montana. L'opera di ristrutturazione viabile coordinata prima da Vandelli e poco dopo da Giardini, si inquadra di certo in questa evoluzione istituzionale.

A questo primo problema - più di quanto a prima vista può apparire - se ne intreccia un secondo: che riguarda la misura e i modi con cui le forme di gestione della viabilità hanno interferito con i processi conoscitivi della natura dei terreni montani. Fino a che la gestione delle piste viabili fu frazionata fra le diverse comunità locali, è probabile che le cognizioni più valide cumulate grazie alla manutenzione delle strade (in aggiunta a quelle che per singoli punti venivano dall'impianto degli insediamenti) siano state - in modo alquanto generico e per ambiti territorialmente ristretti - relative alle condizioni di maggiore o minore stabilità o instabilità, e logicamente di acclività e di accidentazione dei terreni: forse anche alla predisposizione dei materiali litici a servire da selciato o da sostegno laterale della via. È in base a tali cognizioni che ogni comunità, negli spazi di suo controllo, ha risolto punto per punto con continui serpeggiamenti e oscillazioni anche notevoli di quota il tracciato degli itinerari. Ma in molti luoghi

l'articolazione del tracciato in brevi varianti o vicarianti, non dovute a mutazioni politiche o economiche ma al bisogno di avere a disposizione più itinerari a quote diverse, da scegliere in base alle condizioni del clima o allo stato di transitabilità dei terreni, lascia ritenere che l'acquisizione di quelle cognizioni sia stata composita e faticosa. Ciò non toglie però che fino da età remota questa esperienza individuasse con una certa precisione le linee più convenienti lungo cui dirigere i transiti, e quindi delineare le vie, nelle aree ove domina una matrice argillosa: cioè le creste degli spartiacque ove il terreno argilloso risulta più asciutto per un migliore drenaggio.

La applicazione di queste elementari cognizioni fa poi un notevole salto in avanti quando nella gestione della maglia viabile - soprattutto in quella degli itinerari di interesse regionale - entra l'iniziativa principesca, e con essa la cultura delle prime istituzioni scientifiche o per lo meno delle scuole urbane che formano i periti edili e agrimensori. Il convegno e la mostra hanno giustamente rimarcato le ridelineazioni molto coerenti per omogeneità di disegno delle vie costruite nella nuova fase di gestione, che serbano fino ad oggi la memoria della operosità di Vandelli e di Giardini: ridelineazioni guidate da un avveduto esame delle condizioni litologiche e da un discreto studio sui profili, in modo da limitare le eccessive ripidità. E poichè entrambi rimasero fedeli, come gli altri edificatori di strade appenniniche del secolo XVIII, alle linee di spartiacque, si potrebbe dire che con Vandelli e specialmente con Giardini si è iniziato a dare - in tema di strade - una interpretazione in chiave scientifica agli empirici patrimoni culturali locali, che una esperienza di molti secoli, compiuta su frazionate realtà ambientali, aveva sedimentato.

Qui però insorgono molti quesiti, a cui è auspicabile che una continuazione della ricerca sia in grado di dare una soddisfacente soluzione. Ad esempio, in che modo l'ufficio o corpo di Acque e Strade, che dal 1721 agisce su l'intero spazio dello Stato, si fa mediatore fra la cultura tecnosperimentale impartita nelle città e i saperi sui modi di edificare e sugli impatti ambientali delle popolazioni appenniniche presso cui gli uomini di quella magistratura disciplinano i corsi fluviali e sistemano in modo più razionale le strade? In che modo, fruendo della vitalità sociale abbastanza carica dei plurimi flussi che per essi si inalveano, si è avuto lungo gli itinerari viabili (come mostra un'analisi dei patrimoni urbanistici) un interscambio fra le due culture? In che modo si è integrato con questi diversi orizzonti culturali il filone degli studi naturalistici che nel secolo XVIII sono stati in questa zona montana così rilevanti e fertili?

E le domande non finiscono qui: perchè la mostra e il convegno hanno scandito e documentato una fase di isolamento ed emarginazione economica - che la situazione stradale riflette palesemente del Frignano e della Garfagnana nel corso del secolo XVII, e una loro fase di rianimazione nel secondo quarto del secolo seguente, a cui ha corrisposto una rinascita della viabilità: rinascita che peraltro si compie, come si è già accennato, con una contrapposizione di orientamenti geografici fra la direzione nord/sud (pianura insubrico-emiliana/val d'Arno) e la direzione est/ovest (mare Adriatico/mare Tirreno).

Le domande si riferiscono alle motivazioni e agli effetti di queste opposizioni. E cioè: qual è stata, in ciascuna di quelle direzioni, la vicenda dei rapporti - che emergono bene fino dal medioevo e poi rinverdiscono ad ogni nuova stagione storica fino ai nostri giorni - fra il disegno e l'efficienza delle strade e la portata e i disegni dei poteri politici? con quanta continuità di ragioni e di stimoli quelle direzioni hanno ispirato a metà del secolo scorso la concorrenziale progettazione ferroviaria che mirava ad una veloce congiunzione fra la pianura padana e le conche interne della penisola e fra i due mari? il realizzarsi delle carrozzabili su quelle quasi ortogonali direzioni ha ricevuto dalle condizioni litologiche e dalla morfologia delle montagne fra le valli del Reno, del Taro, del Magra e del Serchio, un'eguale o diversa dose di inviti e di remore?

L'intrico di tali domande giustifica i convergenti interessi al nostro tema di storici e di naturalisti, di urbanisti e di archivisti. E la circostanza che qualunque risposta a queste domande implica un uso del concetto di «lunga durata» ci rivela qual è il comune denominatore che dà unità a quegli interessi.

da: La via Vandelli: strada ducale del '700 da Modena a Massa. I percorsi del versante emiliano, Modena, Artioli, 1987, pp. 127-128.