

RAPPORTO FRA LA DINAMICA DEMOGRAFICA DI MONTEPULCIANO E LA CREAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DOPO L'UNITÀ D'ITALIA

Rita MELONI VIVIANI

L'ipotesi di lavoro che presiede a questo nostro intervento è che esista nelle scienze sociali una direzione di indagine ancora in gran parte da sfruttare, la quale, se mutua dal fertile tronco della storia – largamente intesa – la maggior parte dei metodi di investigazione, intende però rispondere alla specifica domanda: “che cosa è il territorio?” domanda che è legittimo porsi, nel momento stesso in cui si fa strada la convinzione che esso non sia un supporto neutro dell'azione umana ma la “porta stessa del gioco sociale”; e d'altra parte rimangono per lo più da chiarire i valori che il territorio stesso assume nelle varie condizioni e situazioni concrete.

Ci auguriamo che la limitazione dell'indagine al territorio di Montepulciano non appaia di troppo breve respiro, convinti come siamo che l'evoluzione o l'involuzione di tanti altri comuni sia legata agli stessi canoni, alle stesse scelte fatte o non fatte in particolare per quanto concerne il problema che privilegiamo sul rapporto che esiste fra dinamica demografica e insediativa, sviluppo economica e sociale e la creazione delle infrastrutture in epoca post-unitaria.

L'unificazione nazionale è un punto di riferimento fondamentale, poichè è solo da questo momento che l'azione politico-economica dei gruppi al potere si dispiega con indirizzi unitari e accentratori sull'intero paese.

Con l'unificazione si procede ad una nuova ripartizione amministrativa del territorio, la quale in alcuni casi si differenzia, in altri si sovrappone alla ripartizione pre-unitaria.

Province e circondari vengono ridisegnati nei loro confini, soppressi o alterati nella loro struttura.

La volontà del nuovo governo di dare all'Italia una fisionomia unitaria si esprime essenzialmente nel settore dei lavori pubblici, la costruzione di strade, ponti ma soprattutto della rete ferroviaria per uno dei primi obbiettivi perseguiti, non solo come condizione indispensabile per lo sviluppo economico ma anche come motivo di coesione fra i popoli degli ex-stati e come elemento psicologico di rilievo per il rafforzamento del sentimento nazionale.

La ferrovia fu per molti anni sinonimo di progresso e si credette ad un suo taumaturgico potere nei confronti della semicoloniale economia italiana. Ciò fu vero sicuramente per i primi anni, basti pensare allo sforzo produttivo richiesto all'industria siderurgica e meccanica per la sola costruzione delle linee ferroviarie. In seguito determinò una intensificazione delle attività industriali in relazione alla diminuzione dei costi di trasporto e agendo come uno strumento di penetrazione economica e spesso di vera e propria colonizzazione le ferrovie ruppero gli equilibri preesistenti e ne crearono di nuovi più conformi alla logica dello sviluppo capitalistico.

Si deve dire però che le modificazioni prodotte furono più sensibili nell'Italia peninsulare che in quella settentrionale; nella seconda la rete ferroviaria collegò centri che avevano già avuto uno sviluppo economico ed entrò organicamente in una struttura produttiva, mentre nell'Italia peninsulare alla ferrovia si attribuì la funzione di animare lo sviluppo economico delle zone che venivano attraversate.

Ancora per quanto riguarda la relazione fra sviluppo economico e ferrovia va evidenziato che, data la insufficiente accumulazione di capitali (derivanti quasi esclusivamente da una economia agricola di tipo tradizionale) che dovevano essere impiegati nella realizzazione del sistema ferroviario, si verificò un'intensificazione dei rapporti fra banche, industria, capitale pubblico e privato, che indubbiamente stimolò una imprenditorialità di tipo moderno, la quale determinò e accelerò il passaggio dell'economia da pre-capitalista a capitalista.

Considerando i tracciati in epoca pre-unitaria è necessario evidenziare la frammentarietà delle linee. Fatto che rappresentò per lo stato unitario una pesante eredità.

La Toscana vantava una delle reti più efficienti dell'epoca, le linee ferroviarie erano ben sviluppate anche in Piemonte e nel Lombardo-Veneto dove si era realizzato il collegamento fra Milano e Venezia e la prima transalpina da Bologna a Innsbruck per il Brennero.

In provincia di Siena buona parte della rete fu realizzata in epoca granducale.

L'ultimo tratto della "senese" da Torrita a Chiusi che solcava i comuni di Montepulciano e Chianciano fu autorizzata con decreto 30/1/1860 dal governo provvisorio di Toscana.

Il comune di Montepulciano usufruiva di un'unica linea che solcava la parte pianeggiante del suo territorio, zona che già prima dell'avvento della ferrovia rappresentava, nell'economia prevalentemente agricola del comune, la parte più ricca e produttiva. Tutto il resto del territorio si trovò privo di questo importante mezzo di comunicazione.

Montepulciano poi, distando undici chilometri dalla linea, difficilmente raggiungibile a causa della situazione in cui si trovavano le strade, beneficiò

in maniera assolutamente insignificante della ferrovia rispetto a quanto sarebbe potuto avvenire se si fosse trovato nelle immediate vicinanze del tracciato.

La costruzione del tronco di congiunzione fra la centrale Toscana e la Umbro-Aretina che tante speranze aveva suscitato negli amministratori del comune di Montepulciano rappresentò in ultima analisi un motivo di declasamento per la centrale Toscana decretando al contempo la posizione primaria che Chiusi avrebbe assunto come punto di arrivo e di partenza dei treni più importanti dal Nord al Sud.

La Val di Chiana nel suo insieme rimase danneggiata da tale scelta, per i suoi interessi, Chiusi era infatti spostato troppo a Sud.

L'ultimo tentativo di Montepulciano di non venire escluso completamente dal traffico commerciale risale al 1917 quando fu costruita una ferrovia a scartamento ridotto che lo collegava alla stazione ferroviaria. Ma anche questo ultimo tentativo era destinato a fallire e la linea fu definitivamente chiusa nel 1927 a soli dieci anni dalla sua apertura.

Torna a proposito, nel caso di Montepulciano, ricordare un'osservazione di I. Insolera¹ sul programma post-unitario di costruzioni ferroviarie: "In asse si guardò quasi esclusivamente alle grandi città terminali e si considerò il resto del territorio come un deserto da attraversare seguendo il principio di "Tirar rette sulla carta geografica" (C. Cantù) invece di guardare alla realtà del territorio.

In questo modo veniva fatta propria la teoria americana che in materia di ferrovie voleva che i tracciati non fossero fatti unicamente in vista delle risorse già esistenti, ma guardando alle risorse che in tal modo venivano create. Questo sistema è comprensibile in un paese nuovo con regioni deserte quale era l'America, dove la costruzione delle ferrovie determinò una reazione a catena che, partendo dalla creazione ex-novo delle città, portò al raggruppamento della popolazione e provocò gli scambi.

Al contrario in un vecchio paese quale il nostro, si sarebbe dovuto per lo meno porre mente ai traffici già esistenti, alle risorse e ai commerci locali, alla popolazione, ai centri urbani già compiutamente formati.

Questi però non furono i criteri che presiedettero alla scelta dei tracciati delle strade ferrate e fu così che molti centri sparpagliati in zone solcate da linee minori o prive di linee videro diminuire notevolmente la loro importanza relativa.

Anche la situazione della rete stradale nel comune di Montepulciano si presenta assai grave sia per la natura montuosa del territorio che per il cattivo fondo delle strade, per la carenza di ponti e per l'abbandono in cui si trovavano i corsi di acqua tanto che ogni occasione di pioggia determinava lo straripa-

¹ I. Insolera "Trasformazioni post-unitarie nella città e nel territorio" in Storia d'Italia, Torino, Einaudi, volume V, pag. 458.

mento delle acque dei fossi e l'allagamento delle strade.

Tale situazione era comune a gran parte dell'Italia; lo stato unitario proteso nello sforzo per le costruzioni ferroviarie trascurò vistosamente la rete stradale demandando alle sparute finanze provinciali e comunali l'onere della manutenzione delle strade esistenti e la costruzione di nuove.

E'opportuno chiedersi a questo punto quali riflessi una tale situazione di isolamento può avere avuto sulla dinamica demografica del centro cui ci riferiamo.

Nel 1853 Montepulciano contava 3040 abitanti, a distanza di circa venti anni gli abitanti salirono solo a 3074.

In proporzione fu molto più significativo l'aumento di popolazione nelle frazioni. Considerando gli anni 1845 e 1871 vediamo che Acquaviva passò da 964 ab. a 1436; Abbadia da 1070 a 1242, Valiano da 868 a 992; Gracciano da 926 a 1250. Per il 1897 la popolazione dei villaggi stava a quella di Montepulciano in un rapporto di 4 a 1.

Nel 1911 la popolazione delle due frazioni maggiori risulta quasi triplicata rispetto agli anni presi in esame.

La stasi demografica del capoluogo rispetto al sostenuto sviluppo delle frazioni si chiarifica alla luce di alcune considerazioni.

L'economia del comune era in epoca unitaria ancora prevalentemente agricola e la parte pianeggiante era la più produttiva dell'intero territorio. Al capoluogo era preclusa anche la funzione di centro di raccolta e di smistamento dei prodotti agricoli essendo stato tagliato fuori dal percorso della ferrovia, inoltre le poche industrie ivi localizzate avevano carattere artigianale e non esercitavano quindi azione di richiamo di mano d'opera dalle campagne circostanti.

Gli insediamenti di pianure che ebbero in quegli anni il forte sviluppo di cui abbiamo detto, trovarono la campagna regolarmente divisa dalla rete dei fossi e delle strade di bonifica, l'espansione avvenne su queste maglie regolari.

Questi centri, eccettuato Valiano che sorge sulla sommità di una altura, hanno forme assai aperte, o meglio non hanno le forme definite dei centri antichi e sono quindi aperte a qualsiasi sviluppo.

Per Montepulciano invece la colonizzazione della pianura dove l'insediamento sparso cresceva non meno velocemente di quello accentrato e il nuovo mezzo di comunicazione, la ferrovia, che nei suoi tracciati prediligeva le zone pianeggianti, rappresentarono un motivo di accentuazione della crisi in cui si trovarono coinvolti quasi tutti i vecchi paesi collinari che erano ormai tagliati fuori dai flussi commerciali.

La crisi della zona collinare e la sovrappopolazione della pianura dettero luogo intorno al 1890 al triste fenomeno della emigrazione, parola fino ad allora sconosciuta nella valle.

L'esodo numerosissimo aveva come meta principale l'America del Sud.

E' curioso vedere l'atteggiamento della classe benestante nei confronti di una situazione economica così grave da costringere vasti strati di popolazione ad emigrare. Il Del Corto² scriveva nel 1898: "Essa (l'emigrazione) è una marcia in avanti verso il meglio e nei suoi scopi finali è la mossa più sicura dei nullatenenti e dei servi della gleba . . . , una valvola di sicurezza contro le invidie e gli odi di classe . . . ecc." al di là di questa assurda apologia, la miseria e la fame spingevano a partire. La densità della popolazione della valle, dove non si trovavano considerevoli agglomerati cittadini superava i 100 ab. per kmq. (escludendo Arezzo). Ciò voleva dire che in una regione dove la proprietà non era frazionata la coltura dei campi non era ancora intensiva sia per consuetudine, sia per deficienza di capitali la popolazione era eccessiva.

Ciò risulta ancora più evidente, se si considera che in Francia malgrado l'agglomerato parigino che per quell'epoca era enorme, la densità degli abitanti era di 72 ab. per kmq.

Montepulciano traeva le sue prospettive di crescita più da funzioni gerarchiche di natura amministrativa e burocratica che da reali motivi di iniziativa economica.

Proprio l'anemia della sua economia, la diversità di interessi e di bisogni portarono le frazioni a disconoscere a Montepulciano il suo ruolo di capoluogo, la sua funzione di città pilota nei confronti delle frazioni stesse; le quali cercarono di dividere i propri interessi da quelli di Montepulciano chiedendo la formazione di un nuovo comune o, per lo meno, una separazione patrimoniale del capoluogo.

2 G. B. Del Corto: "Storia della Val di Chiana" Arezzo, Sinatti 1898, pp. 420-21.