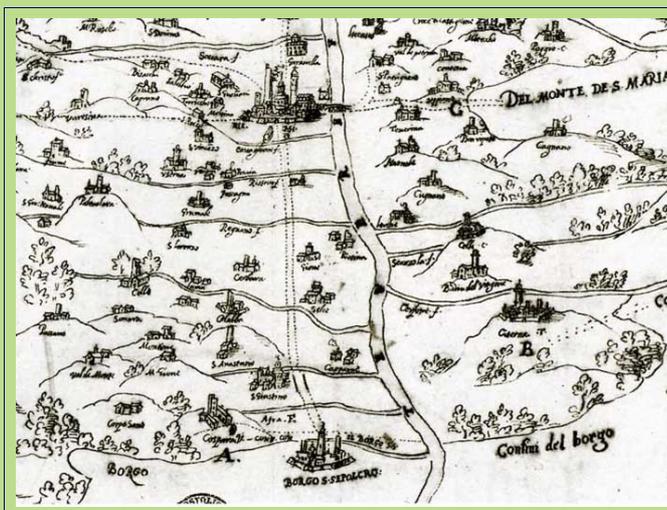


Questioni territoriali e problema delle comunicazioni

Alla base delle difficoltà economiche stava anche l'emarginazione geografica e politica di Città di Castello. Già nel 1808 la riforma del catasto aveva suscitato serie preoccupazioni per l'"enorme aggravio" imposto sui possidenti. Questi si erano dichiarati "nell'assoluta impotenza di corrispondere agli tributi" e avevano presagito, in mancanza di correttivi, la vicina e "totale rovina della città" ³¹. L'anno successivo il governo imperiale dette un altro grosso dispiacere. I nuovi confini amministrativi dettati dai francesi significarono un brutale ridimensionamento giurisdizionale, con l'annessione della



campagna alla destra del Tevere al limitrofo Cantone di Monte Santa Maria e di parte del contado meridionale a quello di Fratta. Ciò provocò un "notabile dissesto allo stato economico" di Città di Castello, che perse "il migliore suo territorio, e per l'ubertosità dei terreni, e floridezza dei possidenti" ³².

I tifernati, che dalle autorità pontificie si vedevano garantire almeno il privilegio di un governatore di nomina romana, senza alcuna subalternità a

Perugia, non subirono passivamente la cosa. Con un ricorso alla Consulta Straordinaria chiesero di essere posti a capo di una nuova sottoprefettura, autonoma da Perugia e comprendente l'Alta Valle tiberina e le sue alture. La Consulta si rese conto della fondatezza delle ragioni esposte, quanto meno da un punto di vista geografico, ma non poté accogliere la proposta per l'esiguità della popolazione dell'area interessata ³³.

I provvedimenti successivi alla restaurazione del governo pontificio avrebbero frustrato ogni ulteriore velleità, contribuendo alla definitiva emarginazione di Città di Castello, che finì aggregata alla neo-costituita delegazione di Perugia ³⁴. Tra il 1816 e il 1827 il territorio tifernate vide inoltre confermato il trasferimento a Fratta delle località già attribuitele in epoca imperiale ³⁵ e subì il distacco di Pietralunga e, poi, di San Giustino, eretti a Comuni autonomi ³⁶.

[...]

Già negli anni dell'Impero una delle principali ragioni a sostegno delle richieste di autonomia di Città di Castello era la difficoltà delle comunicazioni con Perugia. I problemi sorgevano soprattutto nella cattiva stagione, "sì per la qualità delle strade che si rendono impraticabili, sì ancora per la quantità dei torrenti, ed in modo speciale per l'intersecazione del fiume Tevere, il quale assieme con quelli non di rado interrompe affatto la comunicazione fra l'una e l'altra città" ⁵⁴. A Montecastelli, infatti, mancando

ancora il ponte, bisognava attraversare il fiume su di un traghetto - la "barca". Ci volevano così non meno di sette ore per completare il percorso da Città di Castello a Perugia in diligenza, che peraltro svolgeva solo tre corse settimanali di andata e ritorno. Così, un viaggio verso il capoluogo obbligava ad allontanarsi da casa almeno tre giorni. Dell'urgenza di corposi restauri della via provinciale se ne accorgevano, scrisse il Consiglio di Credenza, tutti quelli che avevano "la sgraziata idea di doverla percorrere". Pesanti risultavano i contraccolpi di carattere economico: "Il commercio di questa piazza ha un troppo stretto rapporto coll'esistenza di questa strada, giacché gran parte di popolazione concorrente alle nostre fiere, e mercati, dee venire per essa, e per essa i nostri cittadini, e territoriali, debbono portarsi alle vicine città, e fare i trasporti degli effetti acquistati" ⁵⁵.

Sorgevano difficoltà anche per assicurare il normale arrivo della posta. Il conduttore della diligenza, Luigi Mei, nel 1845 fece notare che, quando i corsi d'acqua erano in piena, doveva inviare i plichi postali per mezzo di un pedone; questi raggiungeva Perugia "facendosi strada in deviazione della rotabile, e traversando macchie, e campi" ⁵⁶.

Perché si iniziasse il restauro dell'importante arteria - in precedenza sollecitato inutilmente alla Congregazione del Buon Governo - ci volle la pressione della massa di indigenti che reclamavano un qualche lavoro per sopravvivere. Nel 1816 si pose quindi mano ad "appianarla" dove necessario, "dilatlarla ove l'angustia della medesima non avesse permesso il disimpegno di due legni" e "ripulirla

da tutte le piante, che facevano ombre sulla strada medesima, e contribuivano a formare dei ristagni". Città di Castello allora, lungi dall'arrendersi all'isolamento, si proponeva come "città di passa", proprio mentre diventava realtà la Fratta-Gubbio e si dibatteva ancora sul miglior percorso per la "Due Mari" ⁵⁷.

Successivamente si aprì un prolungato confronto se fosse più opportuna la costruzione del ponte di Montecastelli oppure riprogettare la "provinciale" alla destra del Tevere, erigendo proprio a Città di Castello un ponte nuovo, in luogo dell'antico e ormai logorato. I tifernati propendevano per la seconda tesi, anche per valorizzare maggiormente una parte cospicua, fertile e popolosa del territorio comunale, definita

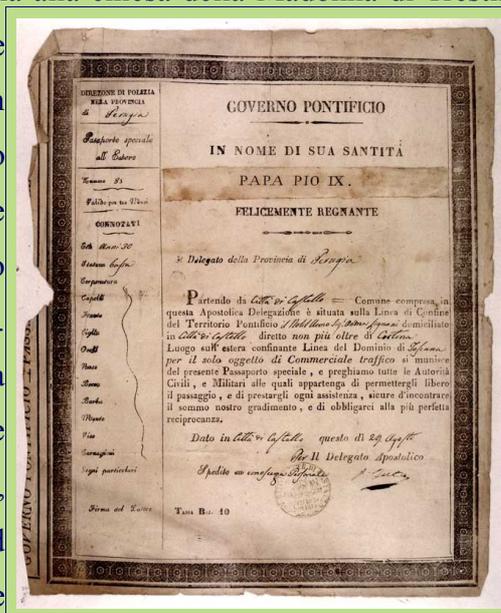


"quasi inaccessibile a vetture necessarie al trasporto delle raccolte" ⁵⁸. Prevalse invece il progetto del ponte a Montecastelli e Città di Castello finì con l'accettarlo, purché si mettesse presto fine ai disagi nelle comunicazioni con Perugia. Nel 1855 Florido Pierleoni lamentava che, "o per lo stravagante andamento delle stagioni, o per la mala posizione della barca sul Tevere a Monte Castelli, o per la barca stessa rappezzata e malconcia", il passaggio veniva in tale località "quasi mensilmente interrotto", esponendo pure "a pericoloso transito i passeggeri" ⁵⁹. I lavori di costruzione del ponte

sarebbero iniziati alla fine di quel decennio.

Quanto alla zona meridionale del comune, nel 1833 Francesco Lignani sollecitava la ricostruzione della strada per San Secondo - così si espresse in consiglio municipale - "perché attraversa una vasta e fertile sezione del territorio coperta e popolata di castelli e di villaggi e mancante di altre strade, e perché serve per il transito delle mandre della Maremma Pontificia e per l'accesso a Cortona e alle Dogane di San Secondo, Petroia e Petrelle". La strada esistente era rotabile solo "a stagione asciutta, e con soli carri".

Ancora nel 1853 si tornava a chiedere la costruzione di "una strada rotabile per San Secondo fino al confine di questo comune [...] ossia alla chiesa della Madonna di Trestina". Anche in questo caso la pressione dei residenti e delle autorità politiche locali trovò uno sbocco positivo in seguito alla contemporanea lievitazione dello scontento popolare per la mancanza di occupazione e per le misere condizioni di vita. I lavori per soccorrere gli indigenti iniziarono immediatamente proprio Due anni dopo il suo plauso per l'impegno e allentare l'acuta tensione sociale. l'arteria. Sarebbe stata di gonfaloniere di Cortona esprimeva poiché, scrisse, "anche il di Città di Castello nel costruire aprire una via di "sommo reciproco vantaggio", comune di Cortona andrebbe ad così in poco di ore comunicazione fino a Petrelle, e sarebbero i viandanti da Castello Cortona e viceversa con sommo utile di ambedue le città". L'apertura al pubblico dell'intero tratto fino a San Secondo avvenne nel 1858 ⁶⁰.



La delusione più grande - con effetti durevoli e nefasti sul loro isolamento - i tifernati l'ebbero nel 1828, in seguito alla scelta governativa di far passare la "Due Mari" non per Bocca Serriola - come sostenevano - ma per Bocca Trabaria e la valle del Metauro. L'importante via di collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico veniva così a "saltare" Città di Castello, che perdeva ogni speranza di diventare un rilevante luogo di transito. Né servirono a molto successive ammissioni che il percorso per Bocca Serriola era in effetti meno impervio e più agevole nel periodo invernale. I lavori per il valico di Bocca Trabaria, fino a Urbania, si protrassero dal 1830 al 1839 ⁶¹.

Intanto Città di Castello si trovava nella necessità di porre mano alla Citernese, la strada di collegamento con Arezzo considerata "di massimo nostro interesse, perché unica risorsa dello scarsissimo nostro commercio" ⁶². La vecchia via comunale che si raccordava con il confine del territorio di Citerna appariva del tutto inadeguata. Si discusse a lungo se la nuova arteria dovesse passare alla destra del Tevere, per poi sboccare sul ponte del Prato, o, come avveniva allora, traversare il fiume presso Riosecco, dove era in funzione un'antica "barca". I lavori, iniziati negli anni '30, si protrassero molto a lungo, aggravando il già insoddisfacente stato delle comunicazioni per

⁶¹ Cfr. *Riflessioni di fatto per correggere molti errori evidenti contenuti nel discorso de' sig. urbinati sul miglior progetto di aprire la più breve comunicazione fra il Mare Mediterraneo, ed Adriatico nei due Stati Pontificio, e Toscano, [...]*, Donati, Città di Castello 1817; *"La Valle Tiberina"*, 24 giugno 1866; *"L'Alta Valle del Tevere"*, n. 4, ottobre 1933; *"Memoriale dei tifernati"* in ANGELO ASCANI, *Sangiustino*, Città di Castello 1977, pp. 131-135.

⁶² ACCC, *Ac*, 4 maggio 1843; cfr. anche *ibidem*, *Ac*, 4 gennaio 1841 (strada essenziale "per l'accesso alla Fiera d'Arezzo") e *Ac*, 17 gennaio 1850 ("può dirsi la maggior vena per il nostro commercio").

⁶³ Il taglio sotto il colle di Teverina fu deciso nel 1849. Nell'agosto del 1852 restavano da costruirsi "piedi lineari 460 di massicciata per rendere transitabile l'intera linea". La strada per Citerna era già rotabile per Riosecco nel 1846. ACCC, *Vsm*, 18 giugno 1846, 11 novembre 1849, 17 agosto 1852, 27 agosto 1853; *Ac*, 17 gennaio 1850.

⁶⁴ Cfr. ACCC, *Vsm*, 29 aprile 1853.

⁶⁵ *Ibidem*, *Vsm*, 18 giugno 1846; *Lettera*, 3 novembre 1815.

⁶⁶ *Ibidem*, *Vsm*, 21 gennaio 1854. I lavori per le due strade erano stati avviati nel 1837; cfr. AMICIZIA, Città di Castello nel XIX secolo cit., p. 67.