

La strada nel bosco.

Per conoscere un intervento di Napoleone a San Martino

di Amedeo Mercurio*

Sicuramente nota a studiosi e appassionati di cose napoleoniche, la strada presente a San Martino che il Catasto leopoldino del 1840 denomina “Strada Maestra”, rimane del tutto sconosciuta alle migliaia di visitatori che annualmente la sfiorano percorrendo l'asse viario del successivo intervento Demidoff, la scenografica salita che conduce all'ingresso del museo nazionale. Rispetto a questo asse, splendidamente geometrico e perpendicolare, la strada ideata dal Bonaparte per facilitare l'accesso alla proprietà acquistata nell'estate del 1814 da Tommaso Manganaro, disegna un percorso inizialmente parallelo, per poi spostarsi verso destra marcando un'elegante curva, oltrepassare il fosso con il ponte in muratura che ancora oggi si ammira intatto nel bosco e finire collegandosi al vialetto – fiancheggiato da palme nane probabilmente volute dallo stesso imperatore – a far da argine sinistro, che si immette nelle attuali pertinenze di Villa Demidoff. Sul lato opposto del vialetto si osserva un basso muro di contenimento, anch'esso con ogni probabilità riconducibile all'epoca del soggiorno napoleonico, a concludere quello che si mostra ancora oggi come un limitato, ma ben riuscito, progetto di sistemazione ambientale.

Nella prospettiva di ampliamento dell'offerta culturale per chi ancora arriva all'Elba come soggiogato dal richiamo del mito napoleonico, ma anche in una prospettiva più “localistica”, di scoperta e di superamento dell'oblio da parte delle generazioni in età scolare, assume un carattere necessario la predisposizione di un progetto ampio per la compiuta conoscenza e la definitiva acquisizione al patrimonio culturale di luoghi rimasti così a lungo “in ombra”. Questo anche allo scopo di preservarli da usi impropri e distruttivi – il “basolato” originario, tecnica costruttiva risalente ai romani, presenta molte delle bellissime lastre danneggiate dalla trasformazione della strada in pista da moto-cross – e ricondurli entro un'adeguata visione di tutela ambientale e storica. Senza dimenticare che dedicarsi a un simile progetto garantirebbe l'effetto non meno rilevante di scavare più a fondo tra documenti ed emergenze concrete, alla ricerca di nuove testimonianze capaci di rispondere a domande ancor oggi inevase e illuminare meglio l'intera vicenda (ad esempio, per procurarsi un numero così elevato di pietre da lavorare per il lastricato fu necessario attivare una cava nelle vicinanze e se sì, dove poteva essere ubicata?). Né si possono considerare eccessivi e costosi gli interventi necessari per rendere fruibile l'intera area, rendendola disponibile ad una breve, ma interessante escursione: sistemazione dei tratti più deteriorati della sede stradale, creazione (soprattutto ai piedi del ponte) di piazzole di sosta in cui i partecipanti possano prendere contatto (eventualmente con l'ausilio di guide) con i dati storici e, soprattutto, un agile sistema informativo a pannelli, con testi sintetici e fotografie.

Ovviamente, tale ambizioso obiettivo può essere raggiunto solo con il concorso di tutte le istituzioni e gli enti che sull'area rivendicano una quota d'interesse, sia giuridico che culturale e quindi, oltre al Ministero che rappresento – chiamato a un ruolo di coordinamento nella predisposizione del progetto di valorizzazione e della proposta didattica –, il Comune di Portoferraio, il Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano e la Regione Toscana (Demanio Forestale), entro i cui rispettivi limiti territoriali l'area ricade.

La concretizzazione del progetto servirebbe, infine, a riproporre una caratteristica tipicamente elbana – vero punto di forza dell'offerta dell'isola –, ovvero la capacità di riunificare sullo stesso terreno uno stretto intreccio tra oggetti “naturali” e “culturali”, sintesi di bellezza e attrazione del contesto ambientale da una parte e ricchezza del patrimonio storico (certo non solo legato all'esperienza napoleonica) dall'altro.

* **Storico dell'Arte, Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio per le province di Pisa e Livorno**



Il ponte costruito da Leopoldo Lambardi nel 1814